LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 10 OTTOBRE 1937 - XV-XVI E. F.

ANNO XLIII
1937-XV-XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 10
OTTOBRE

SOMMARIO

In copertina: Vele a Pirano d'Istria (da un acquarello di Piero Coelli).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA„ PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3 98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Poltronissime!
STRARIPOSO CON
GOMMAPIUMA
PIRELLI

TURISMO

POSSIBILITÀ TURISTICHE NELL'A. O. I.

L'Ufficio Informazioni e Monografie presso lo Stato Maggiore del Governo Generale A. O. I. ci ha favorito un'interessante primizia: una Carta che mette in luce con particolare evidenza le « possibilità turistiche nell'A. O. I. », illustrate ulteriormente da notizie e rilievi, da noi riprodotti presso che integralmente, nella certezza di far cosa utile a quanti si accingono a percorrere le vie del nuovo Impero.

Occorre premettere alcune considerazioni atte a mettere bene in chiaro che cosa debba intendersi per turismo in Africa, in modo che non abbiano a verificarsi spiacevoli sorprese in coloro che si accingeranno a mettersi in viaggio per l'A. O. I.

Cominciamo dalle strade. Nella Carta sono indicati circa 9300 km. di strade, che rappresentano, nel loro complesso, gli itinerari che meglio si prestano a fini turistici. Di questi 9300 km., 3000 circa sono di strade a fondo artificiale e 6300 di piste. La percorribilità delle prime non desta, in genere, preoccupazioni, mentre quella su pista rappresenta continue incognite. Piogge di qualche ora le rendono intransitabili per uno o più giorni; l'ingrossamento di corsi d'acqua rende impossibili o assai difficili i guadi (alle volte occorre attendere per alcuni giorni il decrescere delle acque); il fondo stradale è accidentato e generalmente inciso da profonde carreggiate; la marcia è, quindi, in molti tratti lenta e penosa. Chi si avventura su queste piste deve essere preparato e disposto ad affrontare qualunque difficoltà. Solo con accurate previdenze, sforzi tenaci e grande resistenza di mezzi e di uomini si riesce infatti a percorrerle.

Quanto agli alloggiamenti, si tenga presente che in nessun centro dell'Impero si ha la possibilità di alloggiare i turisti in un albergo. La capacità alberghiera è finora scarsa e gli alberghi sono normalmente saturi. Elementi isolati trovano difficoltà a sistemarsi anche nei centri maggiori, come Asmara e Addis Abeba. La forma di alloggio per turisti non può essere quindi che il campeggio. Il turista dovrà disporre di un lettino o branda; ma sull'altipiano sono indispensabili anche il sacco a pelo e buone coperte di lana per la notte.

Dopo il ricovero, il cibo. Il turista dovrà portare con sè anche i viveri e i mezzi per la loro confezione. Solo le maggiori località, e sono poche, distinte sulla Carta con apposito segno, hanno ristoranti che possono soddisfare, con preavviso, anche le esigenze di un gruppo di turisti.

Gli itinerari turistici attraversano zone caldissime, zone temperate, zone relativamente fredde, basse vallate scarsamente salubri, e zone molto alte in cui gli organismi non atletici risentono gli effetti della pressione. Si tenga quindi presente che il turista, arrivando dall'Italia senza essersi acclimatato, deve subire questi continui trapassi dal caldo al freddo, dal basso all'alto, e subirli non nelle condizioni migliori, ma viaggiando senza conforto o quasi. Tenendo conto dei dati realistici sopra indicati si può concludere che il turismo in A. O. I. diverrà una realtà ove si uniformi ai seguenti caposaldi.

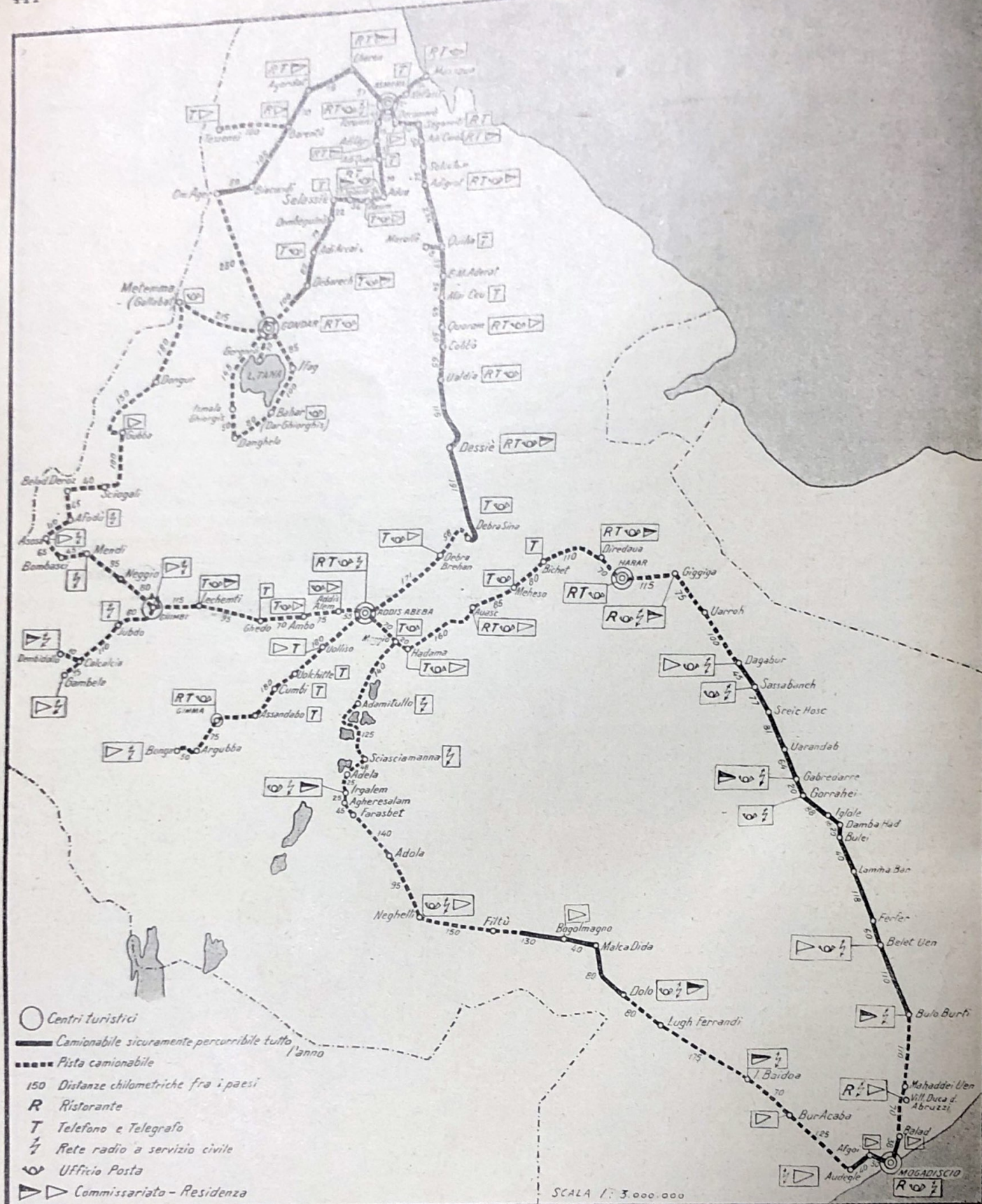
La stagione migliore per intraprendere viaggi cade nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio. Dopo le piogge, due mesi sono necessari per la sistemazione delle piste e dei guadi danneggiati, per il prosciugamento degli acquitrini e per il naturale risanamento delle zone basse, che generalmente sono malariche nei mesi di ottobre e novembre.

Quanto ai mezzi, l'esperienza ha dimostrato che i più adatti a percorrere le piste dell'Africa sono gli autocarri leggeri tipo « Ford » e le autovetture « Ardita », corte, che risultano di alto rendimento e veloci: sono per ora da escludere, nel modo più assoluto, i pesanti auto-pullman.

Passando agli itinerari è da ritenere che nel dicembre prossimo la rete stradale dell'Impero offrirà la possibilità di effettuare alcuni grandi giri turistici.

Cominciamo dal seguente: Asmara - Cheren - Agordat - Barentù - Tessenei - Barentù - Om Ager - Gondar - Gorgorà - Gondar - Ismala Ghiorghis - Danghela - Bahar Dar Ghiorghis - Ifag - Gondar - Debarech - Axum - Adua - Asmara. Si tratta di km. 1971, di cui 550 di strada a fondo artificiale e 1421 su pista. La pista presenta difficoltà superabili soltanto con diligente preparazione di mezzi e di organizzazione.

Il giro è molto interessante perchè, lasciate le ridenti cittadine di Cheren e di Agordat e le piantagioni di cotone di Tessenei, penetra nel bassopiano occidentale, in cui l'ambiente fisico e animale è di sapore prettamente africano (boscaglie di palme dum, grossa selvaggina, leoni, elefanti, lande deserte, fiumi popolati di coccodrilli); si passa poi nella meravigliosa regione del lago Tana, a carattere prealpino, con ottimi terreni agricoli, e sulle montagne del Semien, dove il paesaggio alpestre è dominato dall'alta cima gelata del Ras Dascian (5050 m.). L'itinerario tocca anche la città santa di Axum e discende nella conca di Adua.

Un secondo giro turistico è il seguente: Asmara - Adua - Gondar - Metemma (Gallabat) - Sciogali - Bombasci - Neggio - Lechemti - Addis Abeba - Dessiè - Quoram - Macallè - Adigrat - Asmara. Esso percorre km. 3224, di cui 1676 su strada a fondo artificiale, e km. 1548 su pista che presenta serie difficoltà nel tratto Gondar-Metemma e nel guado di Sciogali, sul Nilo Azzurro. Il guado, non essendo battuto da grande traffico, si conserva generalmente in buone condizioni; ma è bene assicurarsene. Questo secondo itinerario ha in comune col precedente il tratto Asmara - Adua - Gondar. Da Gondar il turista può recarsi alla penisola Gorgorà (km. 70) per ammirarvi il lago Tana. Dopo Gondar l'itinerario attraversa sino al Nilo Azzurro, ai confini col Sudan, regioni poco note, abitate da gente primitiva e dove la desertica landa africana contrasta con boscaglie di bambù, di incenso e di mimose. È una zona ricca di selvaggina, grossa e piccola, che si nasconde nelle alte erbe. Superato il suggestivo guado del Nilo Azzurro a Sciogali, si penetra nel paese dell'oro (Beni Sciangul) e nell'Uollega, ricco, oltre che di miniere, anche di rigogliosi prodotti agricoli e frequente di mercati in cui si vendono caffè, granaglie e bestiame. Passando per la capitale si percorre poi a ritroso l'itinerario della marcia della « ferrea volontà » e si raggiunge Asmara, sempre sull'altipiano, attraversando alte e nere ambe (i Dubar-Alagi sono alti più di 3000 m.) e ridenti conche, toccando le note località di Dessiè, Ascianghi, Mai Ceu, Alagi, Amba Aradam, Macallè, seminate di piccoli cimiteri dove riposano gli eroi che aprirono col loro sangue la via di Addis Abeba. Dopo Macallè e Adigrat l'itinerario lascia il selvaggio Tigrai ed entra nella vecchia Eritrea. Viene poi un terzo itinerario su km. 265 di pista appena tracciata, con forti dislivelli da superare e numerosi guadi, perciò aspra e difficile. Da Ghimbi

per una zona collinosa, lussureggiante di colture agricole, si raggiunge Jubdo, centro minerario (oro e platino). La pista si svolge poi in una zona bassa, fra alte erbe, ricca di selvaggina, fin presso Dembidollo e scende poi ripida su Gambela, porto fluviale italiano sul Baro.

Ed eccoci ad un quarto itinerario, svolgentesi su km. 425 di pista che dovrà essere riattata dopo le piogge, per rimediare ai danni prodotti dal grande traffico di autocarri pesanti; come si dovranno sistemare i guadi dell'Omo-Bòttego e del Gogeb, affinchè il cammino si possa percorrere abbastanza facilmente. Attraversata la piana dell'Auasc, si entra nella regione del Guraghè, caratteristica per le estese coltivazioni di musa ensete attorno ai piccoli villaggi; poi si scende nella profonda vallata dell'Omo-Bòttego, ricca di boscaglia tropicale, di selvaggina e di grande quantità di enormi scimmie. Varcato l'Omo, eccoci nella regione collinosa del Gimma, molto ridente e densamente abitata. Vi si coltivano caffè, banane, ortaggi, grano turco, ecc. Ricchezza di selvaggina, specialmente di gattopardi, che alla notte si aggirano coraggiosamente negli accampamenti e corrono davanti ai fari delle macchine. Dopo aver attraversato

una densa foresta costituita da meravigliosi intrecci di liane, da alti palmizi e da enormi alberi di essenze rare, si arriva al centro abitato di Gimma. Dopo Gimma si attraversano bellissime conche con estese coltivazioni di banane e di frumento, e foreste fittissime in cui non penetra mai il sole. Guadato il Gogeb, fiume ricco di ippopotami e coccodrilli, si entra nella regione del Caffa, definita una terra promessa per la sua ricchezza agricola e per le sue foreste di caffè.

Abbiamo infine un quinto itinerario: Addis Abeba - Moggio - Irgalem - Neghelli - Dolo - Bur Acaba - Mogadiscio - Villaggio Duca degli Abruzzi - Bulo Burti - Belet Uen - Gabredarre - Sassabaneh - Giggiga - Diredaua - Moggio - Addis Abeba.

Questo giro turistico si svolge su km. 3315, di cui 1000 su strada a fondo artificiale e 2315 su pista. Le condizioni migliori di transitabilità sulla pista si hanno nel mese di gennaio, quando i terreni sabbiosi sono prosciugati e i guadi più facili. Ad ogni modo, permangono ancora difficoltà a causa del fondo stradale e dei guadi, le quali però progressivamente vanno attenuandosi, grazie ai lavori in corso. Dalla visione dei bellissimi laghi Galla e delle foreste del Sidamo, a carattere prealpino, si passa alle boscaglie tropicali, alle savane e alle lande sabbiose della Somalia coperte di boscaglia, alle meravigliose vallate del Giuba e dell'Uebi Scebeli, veri giardini zoologici. Si toccano le nuove cittadine di Irgalem, Neghelli, Dolo e la bella capitale della Somalia (Mogadiscio). Entrati poi nell'Hararino, ricco di coltivazioni di caffè, di agrumi, e di banane, si visita l'antica città di Harar e Diredaua, città moderna, sorta con la ferrovia di Gibuti. Dalla sosta di Mogadiscio si possono visitare due interessanti tenute agricole: quella di Ganale, suddivisa in piccole rigogliose concessioni, e quella grandiosa e unica nel suo genere del Villaggio Duca degli Abruzzi.

Il Piano regolatore della Valle d'Aosta (1).

Il Piano regolatore di una regione comprende il complesso di tutte le opere che in essa concorrono al progresso delle condizioni di vita, quali le abitazioni, il governo e la distribuzione delle acque, le strade e le comunicazioni, e che ne promuovono lo sviluppo economico col potenziamento di tutte le sue risorse agricole, minerarie e industriali. Un esempio interessantissimo è certamente quello offerto dal Piano regolatore della Valle d'Aosta, la cui Mostra ebbe luogo a Roma lo scorso luglio, sotto gli auspici dell'Ente Nazionale per l'organizzazione scientifica del Lavoro e del Sindacato Fascista degli Ingegneri della Provincia d'Aosta; direttore e fervido animatore l'Ing. Adriano Olivetti.

L'interesse maggiore della Mostra risultava proprio dalla gravità delle condizioni alle quali il piano regolatore deve porre riparo e che si possono riassumere in una triste constatazione: la Valle d'Aosta ha veduto purtroppo, in circa sessant'anni, ridursi la sua popolazione a meno della metà. Questo progressivo spopolamento, mentre denuncia la gravità del disagio, rende urgenti i rimedi e impone un complesso di provvedimenti che potrebbero estendersi a molte altre regioni montane, sicchè lo studio di essi offre un prezioso esempio d'indagine e un piano ricostruttivo utile ad una regione da cui la vita, per le avverse condizioni d'ambiente, sembra ritrarsi progressivamente.

In alcuni comuni dell'alta Val d'Aosta, dal 1871 al 1936 la popolazione è ridotta a meno del 50 % (Arvier

(1) Vedere ne «*Le Vie d'Italia*» del Maggio 1937-XV l'articolo di Giulio Brocherel: «Il problema stradale valdostano» (Pagine 356-365).

CARTINA SCHEMATICA DELLA RETE STRADALE DELLA VALLE D'AOSTA, CON L'INDICAZIONE DELLE NUOVE STRADE TURISTICHE PROGETTATE, DI CUI SI FA CENNO IN QUESTO ARTICOLO

27,2 %; Rhêmes 27,3 %; Valsavaranche 29,2 %; Bard 34,4 %; Challant 25,3 %; Etroubles 34,2 %; Antey La Magdeleine 48,4 %; Traversella 41,5 %). Le cause dello spopolamento montano sono note: disordini idrici, frane, diboscamento, mancanza di strade, pessime condizioni edilizie e igieniche, limitato impiego di mano d'opera, frazionamento della proprietà, deficienti mezzi di istruzione, e infine, causa fondamentale, la rottura dell'equilibrio fra l'economia agricola di montagna e quella del piano, onde l'economia casearia di pianura ha vinto l'economia montana estremamente più difficile. Un primo passo per la risoluzione del problema della montagna è stata senza dubbio la legge sulla bonifica integrale, la quale prevede l'onere dei rimboschimenti interessanti la bonifica stessa a totale carico dello Stato. Il problema è complesso e le soluzioni veramente interessanti si possono riassumere come segue:

1° sviluppo dell'economia turistica;

2° miglioramento dei pascoli e dell'industria casearia;

3° sviluppo di una piccola industria locale a carattere artigiano.

Soprattutto alla soluzione del primo problema, quello del turismo, è dedicato il piano regolatore della Valle d'Aosta, che dal Gran Paradiso al Monte Bianco, al Cervino, al Monte Rosa presenta, nelle sue quindici vallate, tali possibilità di sfruttamento invernale ed estivo da farne il solo omogeneo gruppo europeo capace di rivaleggiare con l'Alto Adige e con l'Engadina. Ma bisogna ammettere che la scarsa iniziativa locale e l'incompleto sviluppo stradale hanno finora impedito alla Valle d'Aosta di assumere, nella economia turistica italiana, il posto che la varietà e la profondità delle sue bellezze naturali le avrebbero consentito.

Il piano comprende anzitutto un'ampia documentazione delle condizioni geofisiche della provincia, la carta geologica dell'Istituto Geologico Italiano, la tavola delle zone da bonificare, l'esame del catasto agrario rilevante la percentuale di copertura del terreno produttivo incolto e le zone totalmente improduttive, la carta idrografica e delle irrigazioni, l'analisi degli impianti idroelettrici in funzione e in progetto. Quindi, passa ad illustrare la situazione delle industrie della provincia, ove la siderurgia, la meccanica, le industrie estrattive e quella tessile assorbono l'opera di 33.000 organizzati. Segue un gruppo di tavole in cui vengono presentate, in forma molto evidente e drammatica, le tipiche dimore dei valligiani, la cui vita è confinata, per molti mesi dell'anno, in abitazioni miserabili, dove la vita stessa si svolge continuamente in stalle prive di aria e di luce, a diretto contatto con le bestie, ed intere famiglie riposano in un solo giaciglio. Là dove è sole, terra fertile e favorevoli condizioni ambientali, anche se le popolazioni rurali vivono in agglomerati poverissimi e antigienici, non ne risentono eccessive conseguenze alla salute della razza. Purtroppo, in Valle d'Aosta le condizioni durissime di vita in montagna hanno causato deviazioni fisiche e psichiche, che non sono impressionanti soltanto perchè un comprensibilissimo orgoglio regionale ne ha celato e ne cela l'eccezionale gravità. Questa gente, duramente provata dalla fatica e dal sacrificio, forma il 4° Reggimento Alpini, la cui fedeltà al Re e devozione alla Patria si riassumono in pagine di eroismo consegnate alla storia. Ma se i valligiani abbandonano le Alpi non perchè sia mutato il loro spirito o perchè siano attratti dalle luci della città, ma perchè la vita in alta montagna è impossibile, la Nazione è chiamata a documentarsi, giudicare, provvedere.

La parte più interessante del Piano è quella relativa all'economia turistica, con raffronti statistici fra le condizioni alberghiere della Valle d'Aosta e quelle della

Essolube

MOTOR OIL

SOCIETA' ITALO AMERICANA PEL PETROLIO-GENOVA

Venezia Tridentina, dell'Alta Savoia e del confinante Vallese svizzero. Il patrimonio stradale viene studiato ed illustrato nel Piano sotto i suoi diversi aspetti:

a) Strade turistiche con fondo inadeguato e tracciati da sistemare e perfezionare;

b) Strade di allacciamento di Comuni in vallate importanti non ancora dotate di strade;

c) Nuove strade di alto interesse turistico.

Il Piano divide le strade in quattro gruppi, secondo un certo ordine di importanza, al fine di adeguare lo sviluppo dei lavori a un determinato preventivo di spesa.

Passando alla parte costruttiva, il Piano comprende la sistemazione dei tre più importanti centri turistici e dei due centri industriali e politici della regione: Courmayeur, stazione turistica internazionale di media montagna; Breuil, stazione turistica di alta montagna; Pila, presso Aosta, come centro dopolavoristico.

Aosta, capoluogo della provincia, conserva la fondamentale struttura tracciata dalla sua storia come centro di smistamento turistico, presidio delle forze di confine e centro dell'industria siderurgica; Ivrea dovrebbe offrire l'esempio di un piano urbanistico capace di attuare, nella sua integrità, una norma corporativa di vita sociale.

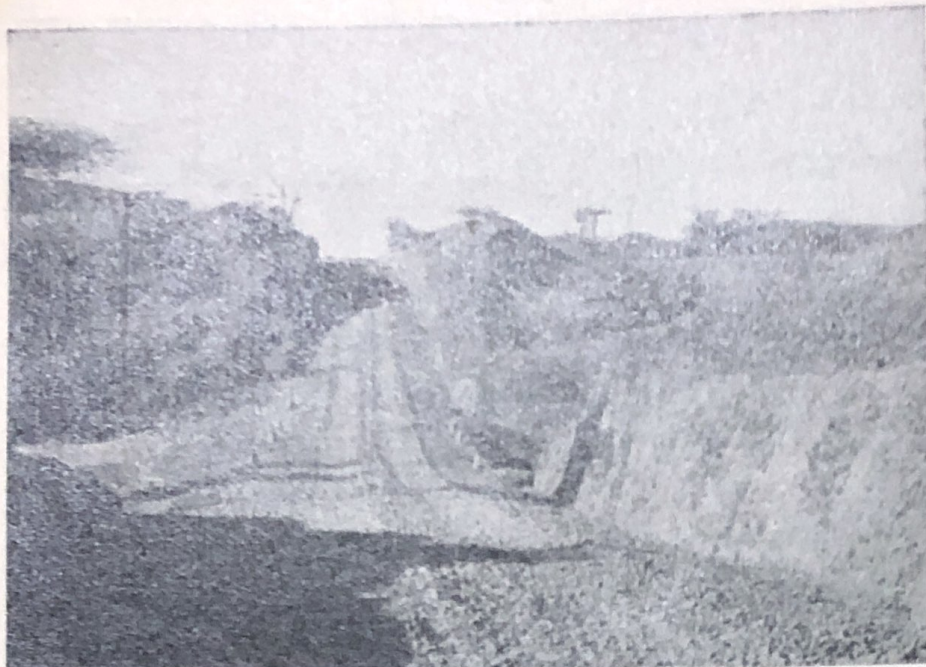
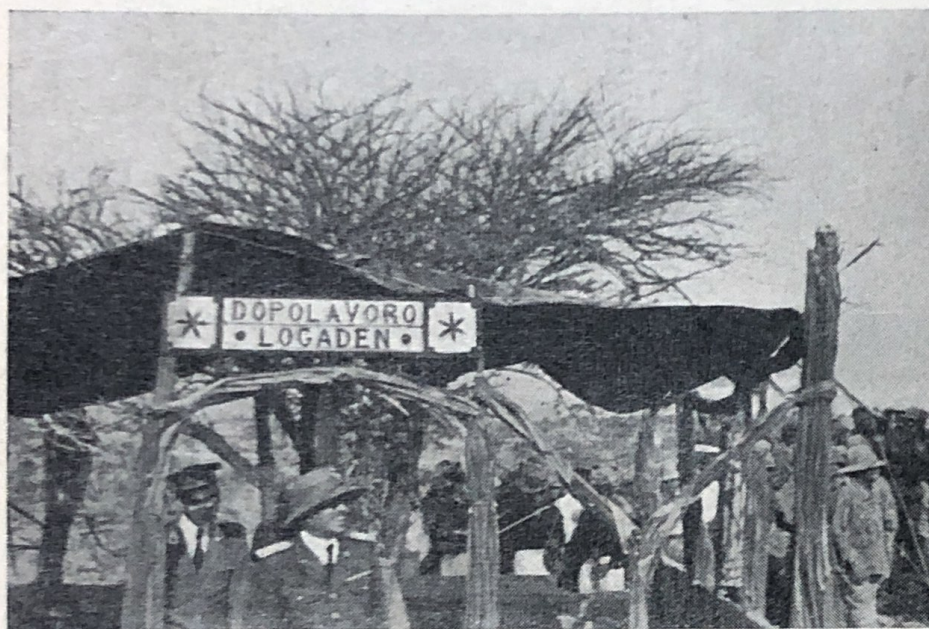
Per ogni centro studiato, il piano tien conto di questi concetti essenziali: valutare le caratteristiche risorse di ogni località e stabilire distributivamente le funzioni di ciascuna di esse, desumendole dal quadro complessivo delle necessità regionali; valorizzare ogni località, rendendola capace di esplicare, attraverso l'urbanistica, le funzioni che le sono assegnate; organizzare turisticamente il lavoro e i centri ricreativi.

Il Piano, tracciando la via ad un profondo e radicale rinnovamento di tutte le condizioni di vita della Valle d'Aosta, offre l'esempio di un decisivo intervento della volontà umana per dominare e volgere a profitto le condizioni più avverse dell'ambiente naturale.

Via libera per il Portogallo.

Gli amici dell'Automobil Club Portoghese ci pregano di render noto ai nostri Soci che le comunicazioni ferroviarie e automobilistiche con la Repubblica Lusitana sono perfettamente regolari.

L'espresso giornaliero Parigi-Lisbona tocca, come si rileva dalla unita cartina, le città nazionali di S. Sebastiano, Burgos e Salamanca, e così dicasi della strada automobilistica, che segue press'a poco lo stesso tracciato.

Naturalmente, l'ordine assoluto, che regna nel territorio spagnolo riconquistato dai Nazionali, permette di compiere il viaggio, sia in ferrovia, sia in automobile, nelle migliori condizioni di sicurezza.

UN TRATTO DELLA NUOVA PISTA

S. E. IL GOVERNATORE NASI AL DOPOLAVORO DEL CANTIERE B

UN BEL RETTILINEO DELLA NUOVA PISTA: NELLO SFONDO, DIREDAUA

La pista Diredaua - Gildessa - Aiscia - Confine francese.

Un'altra opera di ragguardevole importanza si è compiuta nel territorio dell'Impero, grazie alle strenue fatiche dei nostri lavoratori. Hanno presieduto ai lavori il Colonnello Cav. Umberto Notari, comandante del Genio presso il Governo del Harar, e il Maggiore Cav. Leopoldo Piccirilli, progettista e direttore dell'impresa.

Appena cinque mesi or sono il vasto territorio degli Issa, ad est di Diredaua, era presso che inesplorato. Carovane di cammelli percorrevano la vasta pianura, che gl'indigeni chiamano « deserto », mentre torme di gazzelle ed altra selvaggina d'ogni specie vi scorrazzavano liberamente. Ma un giorno una piccola macchina si lanciò tra la bassa e ispida vegetazione, aprendosi faticosamente un varco fra la sterpaglia: essa tracciava una strada nella vergine savana, e quando non potè più procedere, l'uomo che la guidava continuò a piedi il suo cammino sino alla mèta.

Cominciarono i lavori, per cui tutto era stato minutamente predisposto, dagli uomini alle macchine, dal materiale agli approvvigionamenti. Come per miracolo sorsero da prima due cantieri, poi subito altri due, caratterizzati da quattro grandi tende tipo « Roma », e intorno ad esse gli attendamenti dei lavoratori. Si cominciò con l'abbattimento degli alberi e la rimozione delle grosse pietre arroventate dal sole; si colmarono i fossi; si spianarono le prominenze del terreno che facevano ostacolo ai lunghi rettilinei..., finchè una bella pista pedemontana si svolse continua lungo un percorso di 230 km., congiungendo Diredaua con Aiscia e Gibuti.

Questa nuova pista — che sostituisce la pista bassa Diredaua-Addagalla-Aiscia, impraticabile nella stagione delle pioggie — fu voluta dal Duce, per accelerare il traffico delle merci provenienti dal mare e per renderci sempre più indipendenti dalla ferrovia, gestita da una Compagnia straniera. Aperta al transito il 24 giugno di questo anno, ricorrendo la festa del Genio, presente S. E. il Generale Nasi, Governatore del Harar, le popolazioni indigene compresero immediatamente i vantaggi che potevano trarre da questo nuovo mezzo di comunicazione per lo sviluppo dei loro commerci e la penetrazione della vita civile nei loro territori.

I lavori continuano per il miglioramento della pista, allo scopo di assicurare il traffico con Gibuti in qualsiasi stagione.

C. Baldassari.

Vasto programma di rinnovamento alberghiero esposto dal Direttore Generale per il Turismo al convegno dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo.

Il 30 luglio u. s., S. E. Alfieri, Ministro della Cultura Popolare, convocava a Roma, in Palazzo Marignoli, i Presidenti degli E. P. T. per illustrare il vasto programma ad essi affidato in vista dello sviluppo del turismo nazionale. Una speciale importanza acquistano le dichiarazioni fatte in tale occasione dal Direttore Generale del Turismo, on. Bonomi, il quale iniziò il suo dire osservando che il fatto di ospitare in Italia un gran numero di turisti stranieri non è ragione sufficiente perchè non si debba guardare all'avvenire con meditata valutazione di tutti i fattori esterni suscettibili di modificazione. Fatto un rapido esame delle correnti turistiche straniere in Italia, l'on. Bonomi considerava il fenomeno del lento declassamento delle clientele, dovuto a varie cause, prima fra tutte l'attrezzatura alberghiera rimasta in arretrato. Prospettata la questione al Capo del Governo, il Duce intervenne con i recenti provvedimenti creditizî, a proposito dei quali l'attenzione dei Presidenti degli E. P. T. veniva richiamata sulle delicatissime attribuzioni loro conferite, a cominciare dal vaglio delle richieste, che dovranno rispondere ad un preciso interesse turistico nell'ambito di ciascuna provincia.

Per quanto riguarda le aziende alberghiere, occorrerà rettificare pregiudizî tuttora vigenti favorendo il sorgere di gestioni a carattere familiare, contraddistinte dai fondamentali requisiti di pulizia, di decoro, di servizî igienici e sanitarî moderni, anche per gli esercizi minori. Nessuna smania di livellamento architettonico, ma espressioni edilizie aderenti alle linee schiettamente italiane. Utilizzazione, soprattutto nell'arredamento, dei prodotti dell'artigianato locale, di modo che l'albergo costituisca un'autentica pittoresca vetrina dei prodotti tipici del lavoro e dell'artigianato della provincia: dal mobilio al vasellame, ai tessuti, ai ferri battuti, ecc. Nella stessa guisa, anche il turismo di ogni provincia deve tendere verso una sua netta specializzazione.

Il provvedimento creditizio governativo non interessa soltanto gli alberghi, ma anche le aziende termali e balneari e i rifugi alpini. Per ognuna di queste attività l'on. Bonomi determina chiari elementi di valutazione, che i Presidenti degli E. P. T. dovranno tener presenti nel giudicare le richieste di finanziamento.

Sempre a proposito della così detta *Legge del Miliardo*, l'on. Bonomi ne riaffermava lo scopo, in vista di un profondo e rapido progresso delle condizioni recettive nazionali. Ma la *Legge del Miliardo* è legata all'altro provvedimento della classifica degli alberghi, che dovrà pure attuarsi attraverso il giudizio dei Presidenti degli E. P. T. A tale proposito, il Direttore Generale del Turismo raccomandava ai Presidenti stessi di tener conto, nella valutazione degli esercizi, non solo della loro ubicazione, del numero delle camere, dei bagni e dei servizî annessi, ma anche e soprattutto della mentalità di cui ha dato prova l'albergatore nella conduzione dell'azienda. Osservato, a questo fine, che il prestigio di una azienda alberghiera non dipende solo dall'albergatore, ma anche dal personale dipendente, ricordava come il Capo del Governo ha preveduto anche questo aspetto del rinnovamento alberghiero, stanziando allo scopo appositi fondi. Rileva come il problema del personale sia di primissimo piano per l'organizzazione turistica.

Altre raccomandazioni rinnovò l'on. Bonomi circa la necessità che le aziende alberghiere, specie nelle località di soggiorno, vengano attrezzate opportunamente per accogliere i bambini, al quale scopo l'attrezzatura non basta, ma vuole essere integrata dall'opera accorta del personale, che nell'assistenza ai bambini ospiti della

casa deve in ogni momento saper rispecchiare l'altissima importanza attribuita dal Fascismo a questa funzione in tutti i settori della vita nazionale.

Quindi l'on. Bonomi intratteneva i Presidenti sul funzionamento e sul finanziamento degli E. P. T., insistendo particolarmente sulle specifiche competenze dei Presidenti stessi, dei Consigli di Amministrazione e dei Segretari per l'attuazione dei compiti loro affidati.

Turismo nell'Impero.

Avendo pubblicato in testa a questa rubrica alcuni dati positivi sulle possibilità del turismo in A. O. I., constatiamo con piacere che la materia ha dato, per la prima volta, lo spunto a un'opera di carattere narrativo dal titolo *Settimo piano dell'obelisco*, romanzo di Tullio Giordana (*Milano, Ceschina*, 1937-XV, L. 12), la cui azione si svolge in notevole parte nei territori dell'Impero, veduti, spesso liricamente, durante e dopo la conquista. Il libro, ricco di colore e di passione, è una prima efficace testimonianza dell'apporto che il turismo coloniale può attendersi anche dalla letteratura.

Esperanto e turismo.

L'Alliance Internationale de Tourisme, con sede a Bruxelles, Rue de la Loi, 44, ha pubblicato un interessante ed utile manuale di conversazione ad uso dei turisti, adottando pure, fra le diverse lingue principali, anche l'esperanto.

Un altro notevole esempio di collaborazione fra esperanto e turismo si era già avuto nella pubblicazione in lingua esperanto di alcune Guide del Touring Club Italiano, e cioè quella di « Milano ed i laghi della Lombardia », e l'altra, recente, edita in occasione del Congresso Universale di Esperanto in Roma, col titolo « Roma e dintorni ».

Entrambe le pubblicazioni hanno ottenuto il massimo favore presso gli esperantisti stranieri, tanto che il primo dei due volumi venne esaurito in breve tempo.

Il movimento sempre maggiore di visitatori di Musei e Scavi.

I dati forniti dal Ministero dell'Educazione Nazionale circa l'affluenza di visitatori negli Istituti di Antichità e d'Arte del Regno confermano la notevole ripresa del movimento turistico. Nel bimestre aprile e maggio u. s. il numero dei visitatori a pagamento è stato di 315.138, contro 156.898 del corrispondente bimestre dello scorso anno. Gli ingressi gratuiti furono 272.794, contro 210,459 dell'aprile-maggio 1936.

A favore dei turisti stranieri: importazioni di parti di ricambio per le auto di marca estera.

L'aumentato traffico delle automobili straniere in Italia ha reso opportuno facilitare ai turisti stranieri di passaggio l'approvvigionamento di materiale automobilistico di fabbricazione estera per riparazioni alle loro macchine. Il Ministero delle Finanze ha disposto, quindi, che sieno ammessi direttamente all'importazione pezzi di ricambio per i quali non occorre pagamento all'estero, a condizione che l'interessato presenti alla dogana il « trittico » per comprovare che si tratta effettivamente di pezzi destinati ad automobili temporaneamente importati.

Accordo turistico italo-polacco.

Tra gli accordi commerciali stipulati fra l'Italia e la Polonia, acquista una speciale importanza, ed è stato annunciato con particolare favore dalla stampa dei due Paesi, quello inteso ad aumentare le possibilità di scambi turistici.

TOURING CLUB ITALIANO

UNA CIRCOLARE CHE VI INTERESSERÀ SICURAMENTE. LEGGETELA CON ATTENZIONE

Egregio Consocio

Siamo lieti di annunciarLe che in ottobre avrà inizio la spedizione del volume **«PUGLIA, LUCANIA E CALABRIA»** della collezione «Attraverso l'Italia». L'elegante e ricca opera contiene 539 incisioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo, una carta geografica. Per molti le immagini di quelle regioni, non ancora sufficientemente note, costituiranno una rivelazione e, almeno ci auguriamo, li spingeranno a visitarle.

ORDINE DI SPEDIZIONE: anzitutto ai Soci Vitalizi abbonati alla Rivista «LE VIE D'ITALIA» a mano a mano che ci perverrà la loro quota di abbonamento per il 1938; poi gli altri Soci. Si affrettino quindi i Soci Vitalizi a rinnovare l'abbonamento alla Rivista per il prossimo anno mandando L. **22,50** (L. 25,50 per chi trasmette l'importo dopo il 15 Novembre 1937). Chi non conosce ancora questa Rivista ce ne chieda, anche con semplice biglietto di visita con le iniziali V. I., un numero di saggio, che Gli verrà spedito gratuitamente. La nostra maggior Rivista avrà tutte le cure, sia nella presentazione grafica, sia nella redazione.

15 novembre 1937 XVI

Non rinunciate ad essa: è uno strumento prezioso per la conoscenza del Paese e per la cultura.

Il 1938 Vi riserva poi una grande sorpresa: il Touring darà a tutti i Soci

la **GUIDA DELL'IMPERO**

Ad essa si è lavorato silenziosamente e intensamente a cominciare dall'annuncio della grande Vittoria.

Un nostro redattore ha compiuto un sopraluogo durato circa un anno e con l'aiuto del Ministero dell'Africa Italiana, del Vicerè d'Etiopia e dei suoi collaboratori, dei Governi locali, si è potuto riunire un materiale d'eccezionale valore. La nuova Guida dimostrerà, fra l'altro, che dopo poco più di un anno di occupazione, l'organizzazione del territorio e delle comunicazioni già compiute o in via di compimento è tale che la materia si può perfettamente trattare, come se si dovesse descrivere l'Italia nostra o un altro Paese qualunque d'Europa.

ai nostri Soci tutti vogliamo riserbare anche la possibilità di **UN RICCO PREMIO,** la cui assegnazione ha dovuto esser regolata in forma diversa per i Soci Vitalizi e per i Soci Annuali in conseguenza della diversa modalità del loro rapporto col Sodalizio, ma che per entrambe le categorie si potrà chiamare premio alla diligenza e nello stesso tempo incoraggiamento ad assicurarci sempre nuovi aderenti, e che consisterà in nostre pubblicazioni.

Avranno diritto al PREMIO 1938 i Vitalizi già inscritti al Sodalizio che soddisfino ad una delle seguenti combinazioni:

a) che da oggi a tutto il 30 giugno 1938 procureranno 1 Vitalizio o 5 nuovi Soci Annuali a quota 1938;

b) che si abboneranno o rinnoveranno l'abbonamento a «Le Vie d'Italia» o a «Le Vie del Mondo», per l'anno 1938 versando la quota entro il 15 NOVEMBRE 1937 e ci presenteranno tre nuovi Soci Annuali entro il 30 giugno 1938;

c) che verseranno l'importo dell'abbonamento cumulativo alle Riviste «Vie d'Italia» e «Vie del Mondo» (L. 70,— complessive) entro il 15 NOVEMBRE 1937, e ci presenteranno due nuovi Soci Annuali entro il 30 giugno 1938;

d) che da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, in una volta sola acquisteranno presso di noi per un complessivo importo di L. 100,— e ci presenteranno due nuovi Soci Annuali;

e) infine per i Vitalizi che non avessero occasione o volontà di concorrere al premio in una delle forme sopra ricordate, metteremo a disposizione il premio da essi prescelto ad un prezzo inferiore a quello — già ridotto — che sarà poi in vigore per tutti i Soci, e cioè L. 10,—, purchè l'ordinazione del premio e il relativo ammontare ci pervengano entro il 31 dicembre 1937.

POICHÈ la produzione del Sodalizio è varia e vasta, diamo la facoltà di scelta del premio fra le seguenti diverse importanti pubblicazioni, in relazione ai gusti e alle esigenze di ognuno:

1 ANNUARIO GENERALE

È il ben noto repertorio di tutti i Comuni e delle Frazioni: si pubblica in nuova edizione, completamente aggiornata e anche trasformata. Fra l'altro sarà corredato di un Atlantino di oltre 100 carte al 500.000, che permetteranno di individuare la posizione topografica delle singole località e di riconoscere i servizi di trasporto che le collegano.

I nuovi Soci presentati per la richiesta di uno dei premi offerti, non potranno essere conteggiati agli effetti della Campagna del Mezzo Milione.

Le abbiamo esposto succintamente, come il carattere di questa circolare impone, quella parte del programma del Touring per il 1938 che più direttamente interessa i nostri Soci. Il Touring Club Italiano sa di poter contare sulla costante simpatia dei Suoi Amici ed è questa fiducia che lo incoraggia a proseguire nell'opera multiforme che da oltre 40 anni conduce con tanta fede.

L'Amministrazione del T. C. I.

QUOTE D'ASSOCIAZIONE AL T. C. I.

	Italia, Imp. e Col.		Estero
Socio Annuale	Lire 22,20	più L. 2 per tassa d'iscrizione (2)	Lire 32,20
Socio Quinquennale	» 110,20		» 160,20
Socio Vitalizio rateale (1ª rata) (1)	» 53,20		» 60,20
Socio Vitalizio	» 350,—		» 500,—
Socio Fondatore della Sede	» 450,—		» 600,—

(1) più 11 rate mensili di L. **27.—**
(2) più 11 rate mensili di L. **40.—**

LE RIVISTE DEL T. C. I. NELL'ANNO 1938

	Italia, Imp. e Col.	Estero
"LE VIE D'ITALIA" prima del 15 novembre 1937	Lire 22,50	Lire 40,50
dopo il 15 novembre 1937	» 25,50	» 45,50
"LE VIE DEL MONDO"	» 50,50	» 75,50
"L'ALPE"	» 20,50	» 30,50
"L'ALBERGO IN ITALIA"	» 15,50	» 25,50
"LE STRADE"	» 15,50	» 25,50
Abbonamento cumulativo a "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" prima del 15 novembre 1937	Lire 70,—	Lire 107,—
dopo il 15 novembre 1937	» 73,—	» 112,—
Abbonamento semestrale a "LE VIE DEL MONDO"	» 25,50	» 38.—

I Soci possono richiedere che la Guida dell'Impero e le pubblicazioni premio vengano loro spedite raccomandate, inviando un supplemento di L. 3.— (Estero L. 6.—).

Inviare le quote preferibilmente a mezzo dell'unito bollettino di versamento.

Supplemento al N. 9 (Settembre 1937-XV) della Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia"

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Redattore capo-resp.: Dott. Attilio Gerelli

Spedizione in abbonamento postale.
Officine Fotolitografiche S. A.

ALI NEL CIELO

L'Ala italiana vittoriosa nella gara internazionale Istres-Damasco-Parigi.

La gara Istres-Damasco-Parigi, in sostituzione di quella New York-Parigi, annullata per le ormai note vicende, è terminata, com'era prevedibile, con una superba vittoria dei colori italiani. Essa segna indubbiamente il trionfo di una tecnica geniale e disciplinata, di una fede entusiastica, di una dedizione completa.

La partecipazione così numerosa dell'aviazione italiana deriva dall'alto grado di efficienza della nostra aeronautica, che ha permesso di inviare alla gara un numero di apparecchi già lungamente sperimentati in servizio nell'Armata Aerea, ed equipaggi minuziosamente preparati.

IL TRIMOTORE «SAVOIA-MARCHETTI» S. 79

Le medie realizzate dagli «S. 79» hanno superato abbondantemente i km./h. 420; il «BR. 20» ha superato i 400.

Sulla via del ritorno, tra la Grecia e la Jugoslavia, temporali oltremodo violenti hanno investito gli apparecchi, costringendoli a manovre faticose e ad allungare il percorso di molti chilometri. Ciononostante, la corsa è terminata con la vittoria completa degli apparecchi italiani, i quali hanno conquistato il primo, il secondo e il terzo posto della classifica. Gli arrivi a Parigi si sono susseguiti nel seguente ordine:

Apparecchio I-CUPA, Savoia-Marchetti S. 79, equipaggio Tenente Colonnello Cupini e Capitano Paradisi, in ore 17,32' 45'', alla media di km./h. 352,789;

Apparecchio I-FILU, Savoia-Marchetti S. 79, equipaggio Maggiore Fiori e Capitano Lucchini, in ore 17,57' 1'', alla media di km./h. 344, 639;

Apparecchio I-BIMU, Savoia Marchetti S. 79, equipaggio Tenente Colonnello Biseo e Tenente Bruno Mussolini, in ore 18,03'35'', alla media di km./h. 342,756.

L'industria aeronautica italiana all'Estero.

La nuova grande società parastatale argentina per le comunicazioni aeree ha deciso di adibire alle sue linee transcontinentali da Buenos Aires pel Brasile, Bolivia, Paraguay, Cile, esclusivamente apparecchi italiani, ossia grandi trimotori «Savoia-Marchetti», capaci di 18 passeggeri.

Il governo del Cile ha stipulato contratti per l'acquisto di aeroplani da bombardamento e da caccia da costruire in Italia. Per tali forniture il Cile spenderebbe complessivamente la somma di 40 milioni di *pesos*.

GLI EQUIPAGGI PARTECIPANTI ALLA GARA ISTRES-DAMASCO-PARIGI

IL TEN. COL. BISEO E IL TEN. BRUNO MUSSOLINI PRIMA DELLA PARTENZA DA MONTECELIO PER LA GARA ISTRES-DAMASCO-PARIGI

Il governo romeno ha acquistato sei apparecchi « Savoia-Marchetti S. 73 », che saranno adibiti alle linee aeree civili romene.

I nuovi orari sulla linea aerea dell'Impero.

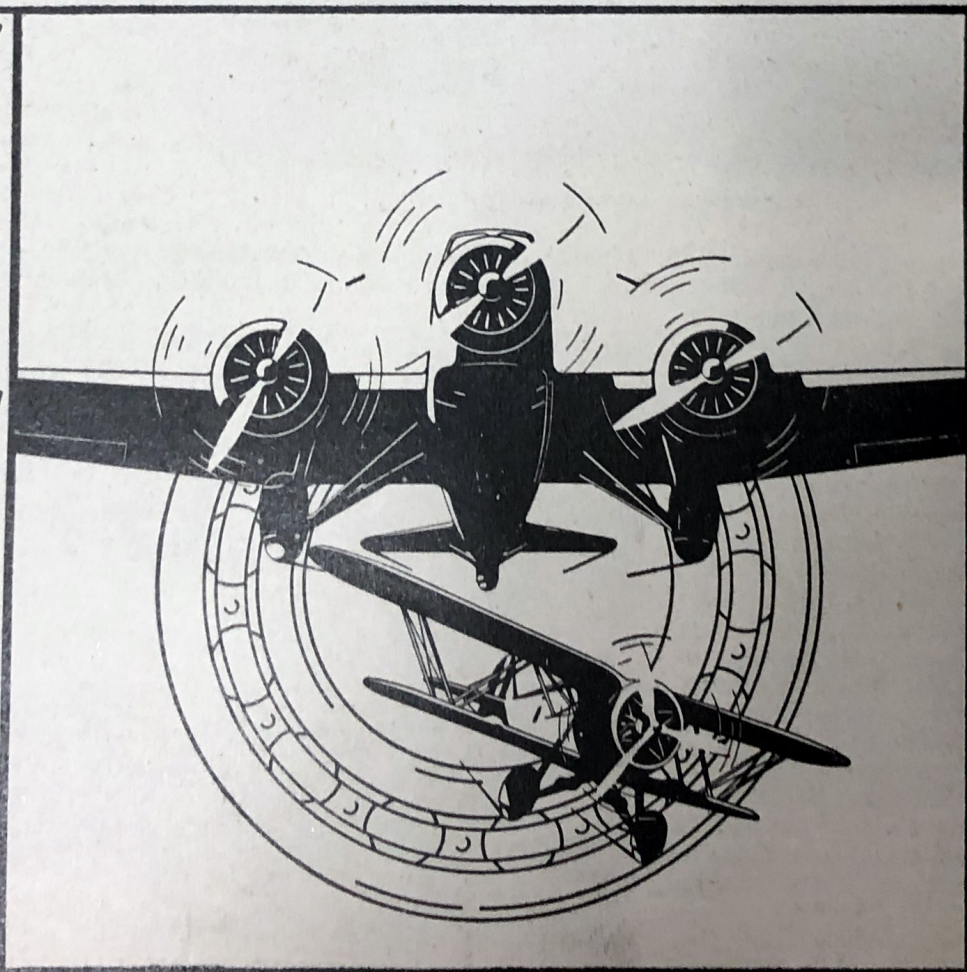
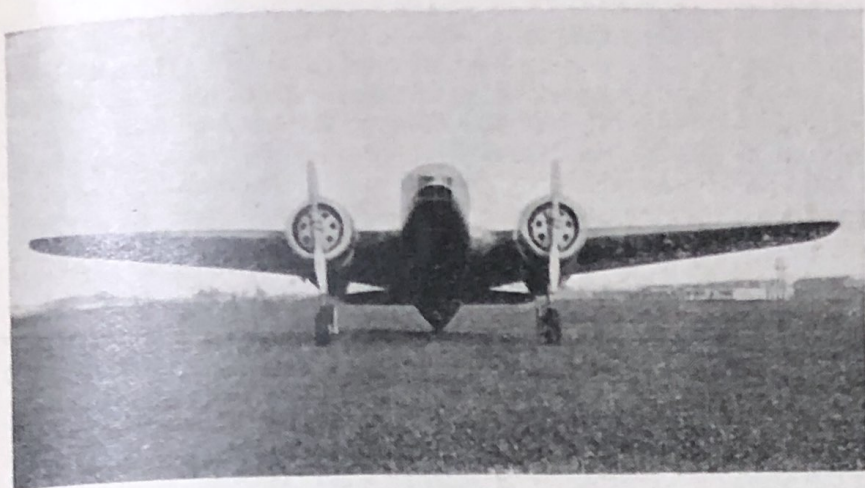
Con l'aumento di frequenza da tre a quattro corse settimanali in ciascun senso sulla linea Italia-Africa Orientale Italiana, sono state recentemente portate variazioni agli orari, che risultano quindi più adeguati alle esigenze dei viaggiatori. Le partenze da Roma hanno ora luogo tutti i lunedì, martedì, giovedì e sabato, alle ore 10,15. L'arrivo all'Asmara avviene rispettivamente il mercoledì, giovedì, sabato e lunedì, alle ore 12,30 circa. Le partenze dall'Asmara hanno luogo tutti i martedì, giovedì, sabato e domenica, alle ore 12, e gli arrivi a Roma avvengono rispettivamente nei giorni di giovedì, sabato, lunedì e martedì, alle ore 13,30 circa.

Nuovo veleggiatore italiano.

Sono state felicemente eseguite, sull'aeroporto milanese di Taliedo, le prove di volo di un nuovissimo apparecchio veleggiatore, denominato « Catt. 20 ».

Il collaudo è stato effettuato dallo stesso costruttore progettista Dott. Ettore Cattaneo e dall'istruttore di volo a vela Fulvio Lasa.

Il « Catt. 20 » è un apparecchio veleggiatore robustissimo, dalla linea sobria e di peso limitato (compresi gli strumenti di bordo, 81 chilogrammi). L'apertura alare è di poco superiore ai 9 metri.

Oltre ad essere stabilissimo, è in grado di raggiungere i 145 chilometri orari, mentre a 35 chilometri si sostiene senza perdere velocità. Piccolo gioiello della tecnica moderna, sarà ambito dagli sportivi e specialmente dalle Scuole superiori di volo a vela create dal Regime per la gioventù ardimentosa. Sul « Catt. 20 » è installato un congegno radiotelefonico, per mezzo del quale l'allievo in volo potrà ascoltare i suggerimenti che gli perverranno dall'istruttore e le eventuali correzioni di manovra.

IL CAPRONI 310

IL CAPRONI 135

L'« Aeroplani Caproni » al prossimo II Salone Aeronautico di Milano.

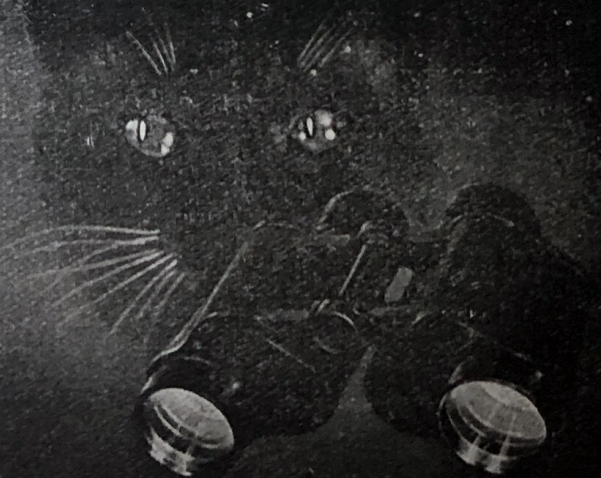
Anticipiamo sul II Salone Aeronautico alcune notizie relative al materiale esposo dall'« Aeroplani Caproni ».

La grande Officina Milanese ha ottenuto dal Ministero di esporre un esemplare dei seguenti aeromobili: *Caproni 134; Caproni 135; Caproni 310.*

Il primo è un biplano da ricognizione veloce, sul quale — per ragioni speciali di riservatezza — non possiamo dare informazioni al lettore.

Il *Caproni 135* è un monoplano ad ala bassa, da bombardamento, che è stato fornito anche all'Aviazione di una Repubblica del Sud America, già tributaria dell'industria nord-americana e che ora ha stipulato con la Caproni un contratto anche per l'esercizio, nel proprio territorio, di una Officina per la costruzione di materiale aeronautico (aeroplani e motori).

Infine, la Mostra sarà completata da un esemplare di un apparecchio costruito esso pure in serie, il *Caproni 310 bimotore* da medio bombardamento e specialmente studiato per un perfetto allenamento di piloti bombardieri.

Il motore del *Caproni 134* e i due motori del *Caproni 135* sono del tipo *Asso* Isotta Fraschini XI R. C. a 12 cilindri raffreddati ad acqua, e i motori del *Caproni 310* sono a 7 cilindri a stella,

raffreddati ad aria, del tipo P VII, con compressore, costruito anche dalle « Reggiane », officine che, come la « Isotta Fraschini », è consociata alla « Aeroplani Caproni ».

Il *Caproni 310*, munito di due motori A 115 (Ghibli), è stato acquistato di recente dal Duca d'Aosta ed ha servito in questi ultimi giorni a voli speciali sulla Laguna veneta, pilota lo stesso augusto personaggio, con a bordo la Principessa di Piemonte.

Nuovi aeroplani italiani da turismo.

Sono stati recentemente realizzati dall'industria nazionale aeronautica tre nuovi aeroplani da turismo, e precisamente il « S.A.I. 25 » e il « S.A.I. 3 » della Società Aeronautica Italiana, e l'« O.S.A. 135 » dell'Officina Sommese Aeronautica.

L'« S.A.I. 25 » è un monoplano da turismo ad ala bassa, a cabina, posto di pilotaggio a doppio comando affiancato e sedile per due passeggeri. È azionato da un motore Alfa Romeo 115, da 180 CV. La cabina, larga m. 1,16, è munita di portiere per l'accesso, sganciabili in volo.

Dimensioni e caratteristiche: lunghezza m. 7,78; apertura alare m. 10,64; altezza m. 2,80. Superficie portante mq. 18; peso a vuoto kg. 760; carico utile kg. 438. Velocità massima km.-ora 250; velocità minima km.-ora 85; velocità crociera km.-ora 215. Tangenza pratica, 5350, teorica 6000. Autonomia 4 ore e 30'.

L'« S.A.I. 3 » è un monoplano da turismo, biposto in *tandem*, di costruzione in legno, ad ala a sbalzo. Questo apparecchio può essere munito sia del motore « Alfa Romeo 110 » a cilindri in linea, sia del motore « Fiat A. 50 » a cilindri a stella.

Dimensioni e caratteristiche: apertura alare m. 10,47; lunghezza m. 7,34; altezza m. 2,82. Superficie portante mq. 14. Peso dell'apparecchio kg. 460. Velocità massima con motore Alfa Romeo 110 km.-ora 195, con un motore Fiat A. 50 km.-ora 175; velocità di crociera rispettivamente km.-ora 170 e 155; quota di tangenza, rispettivamente di 6000 e 4500 metri.

L'« O.S.A. 135 » è un monoplano triposto a cabina, con doppio comando affiancato, ad ala a sbalzo. La struttura del velivolo è in legno, con rivestimento in compensato, salvo le parti mobili ricoperte in tela. L'apparecchio è azionato da un motore Alfa Romeo 110 da 130 CV., munito di avviamento automatico.

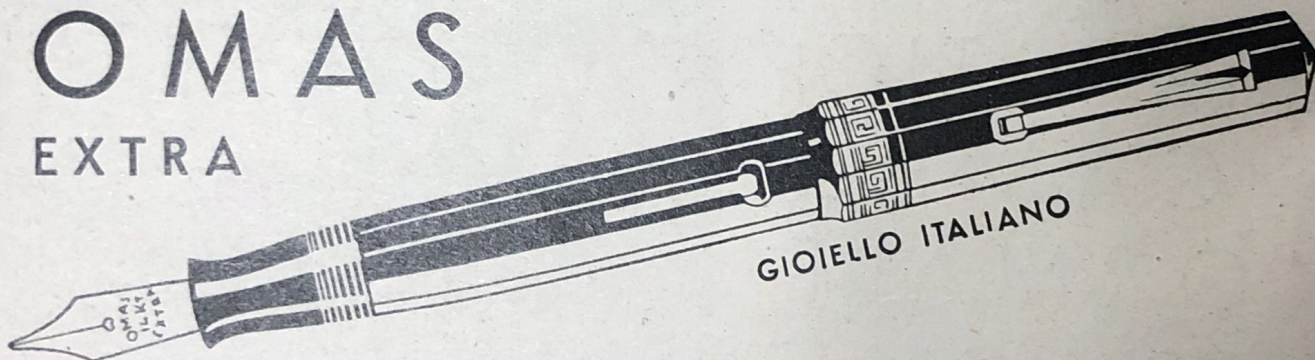
Dimensioni e caratteristiche: apertura alare m. 11,46, lunghezza m. 8,03, altezza m. 2,25. Superficie portante mq. 18; velocità massima km.-ora 245; quota di tangenza m. 5500; autonomia 1200 chilometri.

Il « II° Raduno aereo del Littorio ».

Si è concluso recentemente, sull'aeroporto romano del Littorio, il « II° Raduno Aereo del Littorio » con la vittoria del pilota italiano Parodi, su apparecchio di marca inglese.

La gara è stata portata a termine da 52 concorrenti su 76 partecipanti. Due anni or sono, nel I° Raduno, si ebbero 37 arrivati su 73 partiti, e la competizione era meno difficile di questa.

I nostri più moderni aeroplani in gara, quali i « Nardi » ed i bimotori « Ghibli » — apparecchi veloci, sicuri, robusti — sono risultati inferiori agli altri come com-

plesso di caratteristiche volute dalla «formula» che regolava la competizione, e ciò perchè costruiti per altro scopo. Risultato logico, quando si pensi che in questi ultimi anni la nostra industria aeronautica ha dovuto

polarizzare tutta la sua attività sulle magnifiche costruzioni di guerra che, segnando pagine di gloria nelle guerre d'Africa e di Spagna, hanno chiaramente dimostrato una indubbia supremazia mondiale.

Nuova linea aerea tedesca attraverso l'Atlantico.

Nello stabilire un servizio aereo regolare attraverso l'Atlantico settentrionale, la Germania adotterà metodi che si differenziano, sotto molti aspetti, da quelli di altre nazioni. Notevole caratteristica del servizio è l'impiego delle basi galleggianti « Friesenland » e « Schwabenland », ancorate in mezzo all'Atlantico.

Le due navi avranno ciascuna un equipaggio di cinquanta uomini, accuratamente addestrati, fra i quali una decina di tecnici della « Luft Hansa ». Altra peculiarità del servizio transoceanico tedesco è l'impiego di idrovolanti azionati da motori Diesel ad olio pesante. Questi motori sarebbero molto più adatti dei motori a benzina sulle rotte oceaniche e sui lunghi percorsi in genere.

L'idrovolante tedesco « He. 139 », munito di quattro motori « Junkers 205 » ad olio pesante, da 600 CV. ciascuno, ha intanto felicemente compiuto il primo volo di prova.

Giunto alle Azzorre, proveniente da Lisbona, ne è ripartito dopo breve sosta, mediante lancio con catapulta dalla nave base « Schwabenland » in direzione di Nuova York, dove ha ammarato, dopo aver coperto il percorso oceanico di km. 3970 in 17 ore e 24'.

Linea aerea Germania-Danimarca-Norvegia.

In seguito ad accordi intercorsi tra i rappresentanti della Luft Hansa tedesca, della Società di Traffico aereo norvegese e di quella danese, è stata decisa la istituzione di una linea Amburgo-Kiel-Flensburg-Esbjerg (Danimarca)-Stavanger (Norvegia). La linea inizierà il suo servizio il 15 maggio 1938 e verrà esercita dalla « Luft Hansa », salvo che nel tratto Esbjerg-Stavanger, gestito dalla Società di Traffico aereo norvegese.

Per un servizio aereo regolare Germania-America a mezzo di aeronavi.

Durante la sua permanenza negli Stati Uniti il Dott. Eckener ha proposto agli Enti competenti americani la formazione di una Società tedesco-americana per la istituzione di un traffico aereo regolare Francoforte-Rio de Janeiro-America del Nord. Il servizio dovrebbe essere assicurato da 4 aeronavi, di cui tre in attività e una di riserva. Le tre aeronavi dovrebbero compiere sessanta viaggi annuali tra la Germania e l'America.

Voli sperimentali per una linea aerea Berlino-Bagdad-Teheran.

La Società di navigazione aerea tedesca « Luft Hansa » ha ripreso la serie dei voli sperimentali sulla rotta Berlino-Bagdad-Teheran, già iniziati lo scorso anno. L'aviazione tedesca aveva infatti progettato, a suo tempo, una linea aerea regolare Germania-Cina, via Bagdad, per la quale, secondo gli accordi intervenuti con la Francia, gli apparecchi tedeschi sono autorizzati a fare scalo a Damasco.

Il volo europeo di un apparecchio tedesco.

È degno di nota il volo compiuto dall'aviatore tedesco Brindlinger con un aeroplano da turismo « Taifun », su un percorso di circa 6500 chilometri. Partito da Berlino, Brindlinger ha raggiunto Parigi attraverso Riga-Helsinki-Oslo-Amburgo, con un totale di km. 3450; il giorno dopo ripartiva alla volta di Berlino, seguendo la rotta Milano-Roma-Belgrado-Budapest (km. 3000).

L'apparecchio, a quattro posti, è munito di motore « Argus » da 240 CV.; la sua velocità di crociera è di km. 260 e può raggiungere una velocità massima di km./h. 305.

Voli sperimentali per un servizio regolare Gran Bretagna-Stati Uniti d'America.

Proseguono i voli sperimentali anglo-americani sulla linea dell'Atlantico del nord. Dopo le due traversate nei due sensi dell'idrovolante americano « Clipper » e dell'inglese « Caledonia », l'idrovolante britannico « Cambria » ha recentemente compiuto il percorso oceanico di km. 3206 in 12 ore e 2 minuti, alla media oraria di km. 267. Successivamente l'idrovolante « Caledonia », partito alle ore 5 e 27' da Foynes (Irlanda), ammarava a Botwood (Terranova) alle 21 e 59' dello stesso giorno, dopo aver compiuto la traversata oceanica in 16 ore e 32'.

Servizi aerei nel Sud Africa.

È allo studio, presso la Società delle linee aeree del Sud Africa, l'organizzazione di un servizio di aviolinee che comprenda tutta l'Africa meridionale a sud dell'Equatore. Il Ministro della difesa del Sud Africa spera, infatti, di poter inaugurare per i primi mesi del prossimo anno un servizio aereo lungo l'itinerario Johannesburg-Ghanzi - Windhoek - Grootfontein - Mossamedes - Benguella - Loanda - Boma - Léopoldville - Stanleyville - Kisumu - Nairobi - Mbeya - Broken Hill - Livingstone - Bulawayo - Johannesburg. A questo scopo, egli ha recentemente compiuto un viaggio aereo, seguendo questo itinerario.

Un primato per velivoli senza motore.

L'aviatore tedesco Hans Otto ha recentemente compiuto la traversata del Rio de La Plata, da Colonia (Uruguay) a Quilmes (Argentina), con un apparecchio senza motore. La distanza in linea retta è di 54 chilometri. Si ritiene che questo sia il più lungo volo su acqua finora realizzato con tale genere di apparecchi.

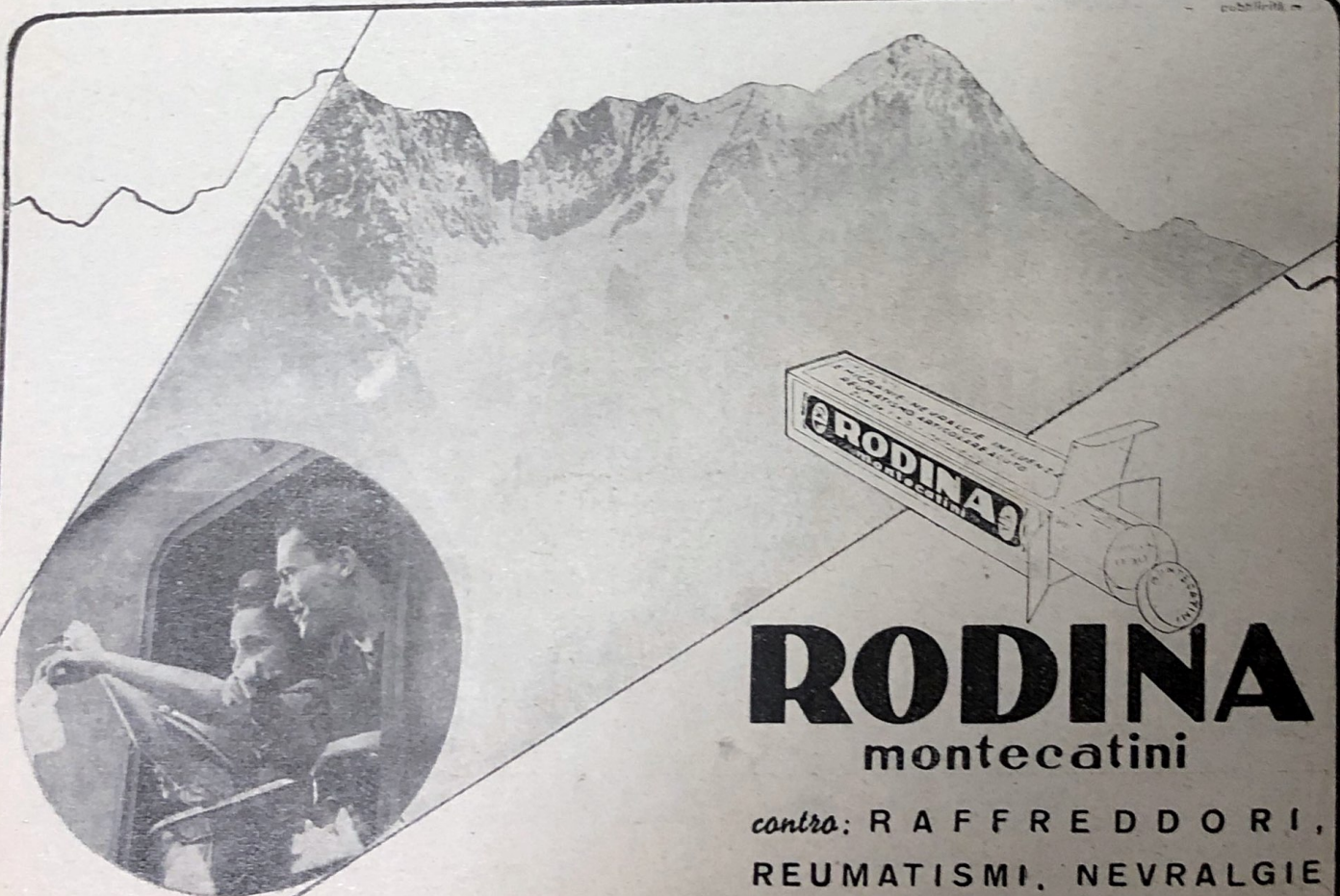
COMUNICAZIONI

Quanti biglietti a riduzione si vendono all'estero per l'Italia?

Come è noto, ai viaggiatori residenti all'estero, siano essi stranieri od italiani, le nostre Ferrovie dello Stato, a somiglianza del resto di quel che fanno anche altre amministrazioni, offrono vari tipi di facilitazioni, tutte molto sensibili agli effetti delle riduzioni, in modo da corrispondere alle varie e particolari esigenze dei turisti.

È interessante conoscere come *giuocano* queste varie forme di biglietti, in quanto dalla maggiore o minore vendita di un tipo di biglietto piuttosto che di un altro, si rileva la preferenza dei viaggiatori. Pur non essendo facile avere dati assolutamente precisi, da un calcolo fatto all'ingrosso si rileva la schiacciante preferenza per il solito tipo di facilitazione, che è anche il più vecchio come istituzione, quello della riduzione del 50 % per viaggi di andata-ritorno individuali e del 70 % per viaggi di andata-ritorno in comitive.

Risulta, infatti, che annualmente si vendono circa 340.000 biglietti di andata-ritorno per viaggi isolati a tariffa ridotta del 50 % e 34.000 biglietti a tariffa ridotta del 70 % per viaggi in comitive. Per contro, si vendono all'anno circa 4300 tessere turistiche di libera circolazione e meno di 1300 biglietti di andata-ritorno a riduzione del 55-60 % combinati con buoni alberghieri.

È così dimostrata l'assoluta schiacciante preferenza per i biglietti di andata-ritorno a tariffa ridotta del 50 % e del 70 %. A tal riguardo occorre poi tener presente che le cifre indicate, sia pure in via approssimativa, tengono solo conto dei biglietti venduti dalle agenzie all'estero (sono in prevalenza come quantitativo) e dalle nostre stazioni di confine. A queste cifre occorrerebbe aggiungere quelle dei biglietti diretti internazionali venduti direttamente dalle stazioni all'estero.

Aggiungiamo a titolo di notizia complementare che in appoggio ai biglietti di andata-ritorno individuali a riduzione del 50 % si rilasciano annualmente circa altri 90.000 biglietti sussidiari, e in appoggio ai biglietti per comitive a riduzione del 70 % si rilasciano circa altri 8000 biglietti sussidiari.

Comunque, tutto questo sta a dimostrare l'imponente sviluppo assunto dalle nostre facilitazioni di viaggio per gli stranieri e il favore che esse incontrano oltralpe ed oltremare da parte del pubblico desideroso di visitare il nostro Paese.

Miglioramenti del parco dei veicoli e della loro manutenzione.

Da una nota comparsa su la « Tecnica Professionale » dello scorso luglio rileviamo i notevoli progressi conseguiti in questo campo dalle nostre Ferrovie dello Stato. Ecco come la rivista commenta tali risultati.

La forte diminuzione delle carrozze a due o tre sale a cassa di legno, la scomparsa presso che assoluta di quelle provenienti dal bottino di guerra, la forte diminuzione

delle carrozze a carrelli a cassa di legno e l'aumento notevole di quelle a cassa metallica per effetto di nuove costruzioni o trasformazioni, hanno contribuito a migliorare assai in pochi anni il parco veicoli delle nostre ferrovie statali. Inoltre, i miglioramenti tecnici del parco veicoli, insieme all'attuazione di una razionale organizzazione di lavoro nelle officine e nelle squadre di rialzo, analoga a quella degli adattamenti degli impianti per le locomotive, hanno contribuito a rendere possibile una notevole riduzione del numero dei veicoli fuori servizio per riparazioni.

Sta di fatto che, mentre nell'anno finanziario 1927-28 l'86 % del materiale era a cassa di legno ed appena il 14 % ad ossatura metallica, nel 1935-36 il 55 % risulta a cassa di legno e il 45% ad ossatura metallica. Così pure, mentre nel 1927-28 si aveva il 44 % delle vetture a carrelli con cassa metallica, nel 1935-36 il quantitativo delle vetture a carrelli rappresenta il 94 %.

Sono questi reali progressi di cui bisogna compiacerci.

Fermate facoltative sulle Ferrovie dello Stato.

Nell'orario di alcuni treni sono previste per determinate località fermate facoltative, cioè da effettuarsi solo quando siano domandate dai viaggiatori. Nell'orario ufficiale, in vendita al pubblico, le fermate facoltative sono indicate con un'annotazione.

Il viaggiatore che desidera discendere in una stazione, per la quale è prevista la fermata facoltativa, deve avvisare il dirigente della stazione donde inizia il viaggio o il dirigente di altra stazione di fermata precedente a quella dove egli vuole discendere.

Il viaggiatore che intenda partire da una stazione di fermata facoltativa deve rivolgersi al dirigente della stazione *almeno dieci minuti prima* dell'ora di arrivo del treno, in modo che si possa tempestivamente provvedere per le formalità di arresto del treno.

Facilitazioni per gli appartenenti all'Associazione Nazionale delle Famiglie dei Caduti in Guerra.

Le Ferrovie dello Stato hanno accordato l'applicazione della tariffa ridotta del 70 %, per un certo numero di viaggi, agli appartenenti alla suddetta associazione, quando si recano o ritornano dalla casa di riposo di Bordighera.

Trasporto gratuito di cani sulle automotrici.

Le Ferrovie dello Stato hanno disposto che i cacciatori, viaggianti in tenuta da caccia e muniti di fucile, possono condurre seco *gratuitamente* un cane nelle automotrici leggere di 3ª classe. Ecco un provvedimento che sarà appreso con piacere dai nostri cacciatori.

Divieto di gravare di assegno e di spese anticipate trasporti da e per l'estero.

Il Bollettino Commerciale delle Ferrovie dello Stato ha pubblicato col 1° agosto una disposizione in base alla quale viene esteso indistintamente a tutti i trasporti a grande e a piccola velocità, da e per l'estero, interessanti l'Italia, il divieto di gravarli di assegno o di spese anticipate. La disposizione prevede peraltro qualche eccezione per determinati casi ed entro certi limiti pei trasporti fra determinate Nazioni.

Servizio di assicurazione pacchi, lettere e pacchetti raccomandati presso l'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

L'Istituto predetto, con sede presso il Ministero delle Comunicazioni, è autorizzato, in virtù dei decreti ministeriali del 9 settembre 1926-IV e 20 marzo 1933-XI, ad esercitare l'assicurazione: *a*) dei pacchi ordinari per

l'interno del Regno, per le Colonie e per l'isola di Rodi (con esclusione delle altre del Dodecaneso) sino a L. 100; *b*) dei pacchi postali, diretti come sopra, già assicurati presso la Posta per il massimo del valore dichiarato consentito dalle vigenti disposizioni e che vengono assicurati presso l'Istituto in regime di secondo rischio; *c*) delle lettere raccomandate e dei pacchi postali ordinari per gli Stati Uniti dell'America del Nord (via Napoli); *d*) dei pacchetti postali raccomandati diretti all'interno del Regno. Restano quindi esclusi dalla suddetta speciale assicurazione i pacchi diretti alle isole del Dodecaneso (eccettuata Rodi), tutti i pacchi postali con valore dichiarato inferiore a L. 1000, le raccomandate e le assicurate dirette all'interno del Regno ed alle Colonie e tutti i pacchi ordinari e le raccomandate dirette a località estere diverse da quelle degli Stati Uniti dell'America del Nord, nonchè i pacchi diretti nei detti Stati Uniti, via Svizzera.

Le due forme di assicurazione (presso la Posta una e presso l'Istituto l'altra) sono completamente separate ed indipendenti, per cui, in caso di smarrimento, manomissione od avaria dell'oggetto assicurato, il mittente ha diritto, oltre alle indennità stabilite dalle leggi postali, anche alla somma assicurata presso l'Istituto, o a quota parte di essa, secondo il danno sofferto.

Tariffe. – Oltre le tasse postali sono stabilite le seguenti tariffe di assicurazione: *a*) L. 1,50 per i pacchi ordinari diretti all'interno per l'indennizzo fino a L. 100, compresa l'indennità dovuta dall'Amministrazione; *b*) L. 2, per i pacchi ordinari diretti nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi per l'indennizzo fino a L. 100, compresa l'indennità dovuta dall'Amministrazione. Per tali invii sono concesse agevolazioni alle ditte e commercianti in genere che spediscano annualmente quantitativi notevoli di pacchi postali ordinari a tariffa interna ed assicurati per L. 100 presso l'Istituto, e cioè: L. 0,60 per pacco a destinazione nel Regno e L. 1,10 sediretto nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi per un quantitativo di circa 1000 pacchi, e rispettivamente di L. 0,50 e L. 1, per quantitativi da oltre 1000, fino a 5000 pacchi, e L. 0,40 e 0,90 da oltre 5000 pacchi; *c*) L. 0,50 per ogni 100 lire di assicurazione, oltre le lire mille per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000 diretti all'interno; *d*) L. 0,75 per ogni 100 lire di assicurazione oltre le mille per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000 diretti nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi; *e*) L. 3 per ogni 100 lire di assicurazione per i pacchi ordinari diretti negli Stati Uniti d'America (via Napoli) e per le raccomandate aventi la stessa destinazione; *f*) per i pacchetti postali raccomandati per l'interno la tassa è di L. 1 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, in più L. 0,25, per valori fino a L. 200.

Limiti di assicurazione. – Per i pacchi ordinari diretti nell'interno del Regno, nelle Colonie e nell'isola di Rodi: L. 100; per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000, diretti nell'interno del Regno, nelle Colonie e nell'isola di Rodi: L. 49.000; per i pacchi postali ordinari diretti negli Stati Uniti d'America (via Napoli): L. 50.000; per le raccomandate dirette negli Stati Uniti d'America: L. 10.000; per i pacchetti postali raccomandati: L. 1000.

Tutti i proventi ricavati dall'Istituto da questa forma di assicurazione, che è esercitata per tramite di tutti gli uffici, ricevitorie ed agenzie postali e telegrafiche, sono devoluti a provvidenze in favore dei titolari degli uffici secondari e dei ricevitori postali dispensati dal servizio per sopraggiunta inabilità fisica, o alle loro vedove o orfani, e a molteplici altre forme di assistenza per il personale dell'Amministrazione.

CHIEDERE ALLA SOCIETÀ DEL LINOLEUM - MILANO - VIA MACEDONIO MELLONI N. 28, L'OPUSCOLO (GRATUITO): "IL LINOLEUM NELLA CASA"

SERVIZI PER LE AMERICHE

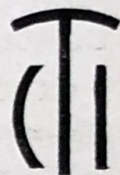
sud america

"ITALIA"

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 10 OTTOBRE 1937 - XV-XVI E. F.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA TOURING CLUB ITALIANO

CTI

CONSOCI,

V'è una data, ogni anno, nella rinnovata vita italiana, che segna un punto di arrivo e un punto di partenza, l'ora delle constatazioni e l'ora dei propositi: **XXVIII Ottobre.** Luminosa di giovinezza, eppur già incisa e incancellabilmente acquisita alla Storia, con più intensa vibrazione dell'animo la sentono questa volta avvicinarsi gli Italiani nella luce del risorto Impero di Roma.

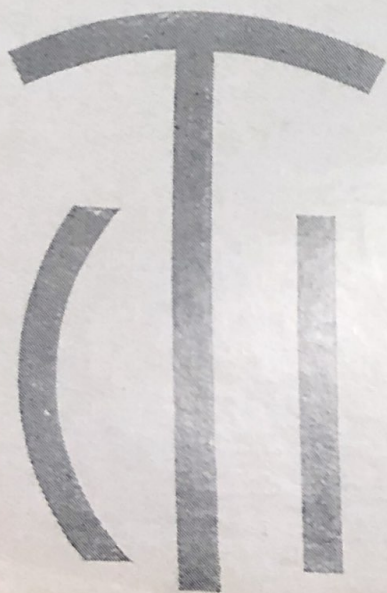
S'inàugurano le opere. Sul vertice dei nuovi edifici, ai margini dei canali scavati nella terra dormente, al sommo delle scalee negli stadî, là dove una nuova linea congiungerà regioni o villaggi fino allora reclusi, su le cale dei porti pel nuovo attrezzamento, dove si leverà un'altra antenna Marconi, ogni nuova opera chiede quel giorno il suo battesimo: si commemora con l'esito la lunga preparazione e il duro lavoro, e se ne fa promessa. La Nazione celebra il suo rinascimento e il Capo che seppe volerlo.

Il Touring non procede per così distinguibili tappe; ogni giorno ed ogni ora portano la loro particella al suo lavoro in continuità; ma non poteva esso, e non voleva, questa volta, apparire assente, mentre si conclude questo primo periodo imperiale, mentre ogni nuova giornata che stiamo vivendo è così piena di significato e forse di presagi. Il Touring è fra gli istituti di italianità e come tale ha sempre operato.

Non ci tratterrebbe dal proclamarlo una falsa modestia; ma per noi parlano le migliaia e migliaia di Soci con la loro fiducia e con la loro adesione. Sono, fra quei 470.000, professionisti e commercianti, studenti e operai, impiegati e artisti: tutte le categorie del popolo italiano; e sono pensatori ed uomini di azione, reduci della Grande Guerra, antesignani del nuovo ordine, volontari d'Africa. Ed ancor oggi dalla Spagna — dove tanti giovani hanno portato sotto la camicia nera il fiammante cuore garibaldino per un ideale che parrebbe superare lo stesso amor patrio se nell'amor della Patria non profondasse le sue più sottili radici — dalla Spagna continuamente ci affluiscono le loro iscrizioni. Nelle durezze della fatica, delle privazioni spesso, e del combattimento, sentono, quei giovani, che iscriversi al Touring è spiritualmente riabbracciare la terra d'Italia; e tanta è la corrispondenza di fervore fra chi propaga e chi accoglie l'idea, che un nostro Console, il capomanipolo dottor Mario Donda — là volontario come qui, prima, nella Grande Guerra — ci ha mandato esso solo la iscrizione di 119 Vitalizi, tutti fra i nostri laggiù... Dell'ultima sua lettera non lo potemmo ringraziare, chè ci giunse soltanto un giorno prima ch'Egli nobilmente cadesse sul campo del suo doloroso, eroico e voluto dovere.

[illegible] occasione del giorno celebrat[illegible] mettersi in piena comunion[illegible]n quelli che in patria lavoran[illegible]ano e con quelli che nelle Colo[illegible] della civiltà, coi molti che fr[illegible]que fuor dei confini più sento[illegible]o sentire l'orgoglio di essere Ita[illegible]ttivo ha creduto che fosse giunt[illegible] problema finora insoluto, quello del[illegible] unanime, ha deliberato che a datare da questo XXVIII Ottobre l'[illegible] Club Italiano » si trasformi in quella di **« Consociazione Turistica Ita[illegible]**

« Consociazione ». Non sembri ricercata per amor d'insolito la parola, chè « consocio » e « consociato » sono dell'uso [illegible] ed essa ci viene direttamente dal più aureo latino. Il nostro pensiero vi si è soffermato come a quella che meglio poteva esprimere il concetto e il carattere del nostro legame; innanzi tutto l'amicizia e la solidarietà; e poi non il solo vincolo fra Soci, ma la sua vastità; non la comunione soltanto degli scopi, ma il loro pubblico valore; « consociatissima voluntas », dice splendidamente Cicerone per definire una volontà collettiva strettamente intesa ad un fine comune. E fece rivivere la parola sul raggiunto naturale confine, con animo di pace e d'amore, chi la incise nel cippo sul Brennero: « Fontes sejungo consocio populos »: spartisco i rivi ma congiungo i popoli.

« Touring Club » fu alla sua origine una espressione felice. Nata in Inghilterra a designare un complesso essenzialmente proprio della vita nostra contemporanea che nel linguaggio già fatto non avrebbe trovato equivalenti, ma solo approssimazioni inesatte e parziali, la formula Touring Club ebbe immediata accoglienza presso Paesi per indole e per linguaggio diversissimi. Più di venti Nazioni civili, a volta a volta, la fecero propria, e questo basta a dimostrare che non si trattava di un banale ossequio allo straniero; onde, contro le intermittenti facili critiche, uomini di insospettata fede ed italianità come Luigi Vittorio Bertarelli e Giovanni Bognetti alle questioni di suono opposero il senso, alle accuse di esotismo la originalità di cento e cento iniziative che il Touring Italiano poteva vantare anche in confronto dei più accreditati sodalizi esteri, l'anglico prototipo non escluso. Era questa, di quei beneamati nostri Presidenti, veramente « fedeltà », perchè contro le critiche parlava l'intera opera del Touring. Non è il nome che dà significato all'opera, ma le opere al nome; questo diventa allora titolo e testimonianza, e non si cambia e non si butta con la facilità degli abiti vecchi stinti e fuor di moda.

E tuttavia, a varie riprese, il Touring Club Italiano aveva introdotto e portato, a fianco del nome fondamentale, una denominazione totalmente italiana. Pochissimi forse lo ricorda[illegible]a le prime schede, le tessere, quelle proprio degli anni di [illegible]dio, avevano questa intestazione: « Touring Club Ciclisti[illegible]taliano - Associazione Nazionale fra Ciclisti Viaggiatori »; e lo Statuto Sociale uscito nel 1900 dalla riforma per cui, scemata di fronte ai progressi dell'automobilismo la prevalenza della bicicletta, il Touring modificò con la estensione del suo programma anche la propria formula, quello Statuto era intitolato: « Statuto del Touring Club Italiano (Associazione

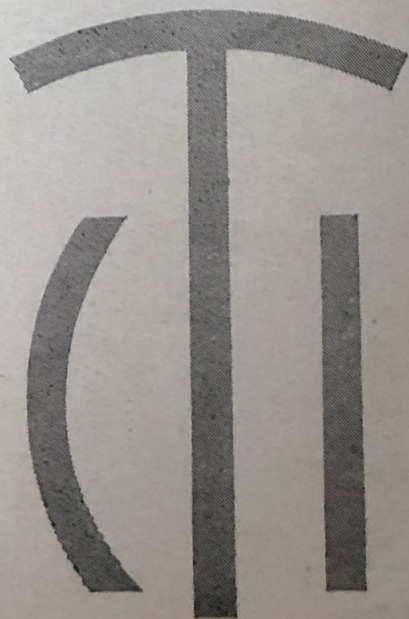
stica Italiana) ». Che prevalesse e s'imponesse l'una dici-ra su l'altra non fu effetto di deliberazioni, ma di quella ir-sistibile forza che è il pensiero collettivo. La massa è per le ose semplici: fra tre parole ed una sola per esprimere la stes-cosa, preferirà sempre quell'una sola; e se la parola è lun-, la mutilerà per trarne il segmento espressivo: l'auto, il nema, la moto. Touring Club Italiano offriva nella sua pri-a parola la immediatezza del suo pieno significato, e diven-o il Touring.

Oggi non più; a condizioni sostanzialmente mutate, anche giusti ragionamenti si potrebbero, alla stessa guisa delle critiche di allora, troppo ecce-are di formalismo. E, inoltre, l'idea è penetrata ovunque, e i nostri Soci si contano come n esercito; non v'ha chi ignori l'Istituzione: essa ha veramente il diritto di chiamarsi azionale. E l'Italiano, che non è più lento a camminare degli altri popoli, ha smesso anche le abbreviature e designa esso pure per sigle. La sigla del nostro Sodalizio continuerà a campeggiare immutata nelle città, in tutti i villaggi, ad ogni crocicchio di strada, abbinata al tricolore, come fin qui. Il Touring non si vergogna del suo nome, non ne assume un altro per fare ammenda; la nuova denominazione non espelle l'antica nè la rinnega: la rappresenta e la rischiara.

Faranno ancora, per qualche mese, buon cammino insieme: lo vogliono ragioni evidenti non di opportunità, ma di necessità, e le Autorità nostre, vigili come sempre e sempre compenetrate di realtà, lo sanno e lo hanno approvato. Quando voi, Consoci, sarete chiamati nell'annuale nostra adunata a deliberare sugli atti del Consiglio e sull'ordine del giorno, Voi ci direte — non ne abbiamo il più piccolo dubbio — che rettamente operammo.

E la **« Consociazione Turistica Italiana »** non inizierà, proseguirà il suo cammino. Lo incominciò l'8 Novembre 1894, non lo ha mai interrotto, non lo interromperà. Sa che il turismo rappresenta un bene materiale per il nostro Paese; sa che, più e meglio del forastiero che giunge e che passa, è stimolo per sè stesso a creare, nella ricerca del decoro, nell'affinamento del gusto, nella cura degli agi, quel senso del ben vivere che annobilisce anche le cose semplici e povere; e sa che in quella vita internazionale che oggi i mirabili mezzi di comunicazione hanno resa, più ancora che facile, indispensabile, il turismo ha un còmpito che, se è grande dal punto di vista economico, può essere grandissimo da quello spirituale. Trovarsi è conoscersi, e tutto converge in questo nostro tempo a dimostrare quanto conoscersi, e giustamente stimarsi, sia necessario all'umano progresso.

Con questo animo e con la sua denominazione romana, il inizia l'anno XVI della E. F.: vecchio Touring, più vecchio di un giorno da ieri, giovane e totalitariamente italiano oggi come ieri, sulla bocca e in cuore le parole dell'Inno che i Soci, oggi di crin grigio e bianco, biondi a quei tempi o bruni, alacri cantavano lungo le italiche strade — ahi, quanto faticose allora! — pedalando nel sole: **« O sacra Terra nostra, Madre benigna e cara, la tua beltà ci mostra, la vita tua c'impara; guida il tuo amor ci sia! Avanti! Avanti! Via! ».**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

LA MOSTRA DEL BAROCCO PIEMONTESE NEL PALAZZO CARIGNANO DI TORINO

L'estate che volge alla fine rimarrà memorabile nella storia della cultura artistica piemontese per la grandiosa Mostra allestita nelle cinquanta più belle sale del secentesco Palazzo Carignano di Torino, l'austero, imponente edificio alzato dal Guarini nel cuore dell'antica città subalpina, e dove vide la luce il primo Re d'Italia. Inaugurata dal Principe di Piemonte lo scorso 19 giugno e tuttora animata da un continuo e crescente flusso di visitatori, la Mostra del Seicento e Settecento piemontese, voluta dall'animoso podestà di Torino, Ugo Sartirana, ed organizzata sotto le direttive di Vittorio Viale, direttore dei civici musei torinesi, rappresenta infatti non soltanto uno dei più notevoli contributi alla miglior conoscenza dello spirito e delle

FILIPPO JUVARRA (168[illegible]-1735) - PRIMA IDE[illegible] PER LA PALAZZINA [illegible] STUPINIGI.

(Museo Civico [illegible] Torino).

G. B. VAN LOO (1648-1745) - CARLO EMANUELE III. *(Esposto da S. A. R. il Principe di Piemonte)*

P. FR. GUALA - I CANONICI DI LU. *(Collegiata di Lu)*

V. AM. CIGNAROLI (1747-1793) - L'ABBEVERATA *(Esp. dal Col. Em. Belbo Bertone march. di Sartirana)*

forme del Barocco italiano; ma, pel suo perfetto allestimento, per l'incomparabile ricchezza, varietà, preziosità delle opere esposte, per l'unità [illegible] nel suo insieme, che limpidamente riflette l'unità del [illegible] piemontese nel periodo aureo delle sue manifestazioni [illegible], contiene anche in sè elementi di « spettacolo » tali da cogliere profondamente l'immaginazione delle folle. Sotto specie di « spettacolo », del resto, e quasi di apparato scenico, in cui la finzione artistica sceglie e raduna dalla vita gli elementi più acconci, più vistosi e tipici per proiettarli, sintetizzati, in una sorta di rappresentazione teatrale ora leggiadra fino alla svenevolezza, ora fa-

sto fino alla magniloquenza, ma sempre supremamente pit- [illegible]ca ed improntata in ogni [illegible]no particolare da un de- [illegible] di originalità inventi- [illegible] individualismo capric- [illegible]ci conviene osservare, [illegible] in questa Mostra, i due [illegible] che per comodità si de- [illegible]scono «barocchi»: — se [illegible] in Piemonte il termine, per natura misurata di gusti ed istintivo equilibrio di sentimenti, venga parzialmente svuotato del suo senso più enfatico, e si riduca a corrispondere ad un periodo stilistico non di molto superiore ai cent'anni.

In questo periodo, per chi ha occhi per vedere e intelligenza per coordinare, il binomio *arte-costume* si fa pressochè inscindibile. L'arte diventa una rappresentazione figurata, una messinscena di un teatro ideale che comprende il mondo; il costume appare l'espressione dell'ambiente che codesta «regìa» rende possibile, perchè strettissimi corrono i rapporti di comprensione reciproca fra palcoscenico e platea, sì che tra questa e quello tracciare un limite è, ripetiamo, estremamente difficile. Si potrebbe dire che Seicento e Settecento sono i secoli in cui gli uomini agiscono e *si guardano* agire, in cui sono protagonisti e spettatori insieme della loro azione poetica, realizzando così la completa fusione fra arte e società, fra realtà e finzione. Fenomeno, questo, che mentre spiega il trionfo della scenografia e il gusto per il teatro eroico, mitologico, fiabesco nel periodo barocco, giustifica quella perfetta unità stilistica, quell'armoniosa concomitanza di sforzi e di modi espressivi che caratterizzano il tempo compreso fra gli ultimi bagliori del Rinascimento ed il primo apparire del gelido Neoclassicismo. S'aggiunga che è proprio in questi due secoli che l'ingegno creativo nell'àmbito plastico comincia a livellarsi in una più ampia comprensione pubblica; e che al fatto *arte*, intesa nel senso umanistico di supremazie individuali, gradatamente subentra il fatto gusto: un gusto che dal dipinto va all'arazzo ed alla stoffa, dalla statua va alla maiolica, alla miniatura, al ventaglio, a cento bagattelle deliziose; dall'architettura va all'apparato da festa e al carosello, e via via dilaga al mobile, al paravento, al parafuoco,

GRANERI - FESTA ARABA NEL PORTO DI CAGLIARI. (SEC. XVIII)

CLAUDIO BEAUMONT L'ADDOLORATA.

(Chiesa di S. Maria degli Angeli - Torino).

all'alare. Il linguaggio artistico diventa ormai universale: primo passo verso la moderna « democratizzazione » delle possibilità inventive dell'arte e dell'attitudine delle masse a goderne. Perciò tutti gustano la bellezza, che è ormai diventata una necessità pubblica cui non restano indifferenti i Sovrani; tutti applaudono e vogliono l'espressione ultima della moda, cioè di quel che passa e cangia e di per sè è necessariamente frivolo. Ormai l'arte, completamente fusa col costume, è un fatto di masse, e non v'è da stupirsi allora se le vette si abbassano alle valli.

Ma in Piemonte altre ragioni ancora concorrono a formare quest'unità stilistica dell'arte barocca che, così salda, forse non si riscontra in nessun'altra regione d'Italia. In Piemonte è dal finir del Cinquecento che la Dinastia regnante si è consolidata nelle persone di alcuni grandi Sovrani. Guerre e vittorie, sconfitte e calamità hanno stretto legami fortissimi fra la Casa Sabauda ed il popolo. Possono esservi state parentesi di guerre civili (e guerre, del resto, miti) ma la gente piemontese non ha mai rinnegato i suoi monarchi, mentre, dal canto suo, la nobiltà è loro fedele, anzi ne è l'emanazione. Per due interi secoli il Piemonte fa veramente blocco intorno ai suoi Principi. Tutto ciò, quindi, che il Piemonte realizza in questi duecent'anni, lo realizza attraverso la Corte. E non soltanto perchè è il Sovrano a volere quegli ampliamenti e abbellimenti torinesi in cui urbanistica ed architettura si fondono nelle menti dei Castellamonte, dei Vittozzi, del Juvarra; ma perchè la Corte serve di modello alla nobiltà e al clero, e via via fino ai piccoli privati. Fin nell'artigianato anonimo quest'impronta è visibile; ma la si vede soprat-

F. [illegible] LALA (1698-176[illegible]) [illegible] MARCH. DI SAN[illegible]

(Esp. dai march. di Sannazzaro Giarole).

tutto nel tono aulico che informa ogni individuale attività artistica, risponda essa al nome d'un Guarini, o d'un Juvarra, o d'un Alfieri, o d'un Piffetti, o d'un Beaumont. Molto opportunamente, dunque, gli allestitori di questa Mostra hanno creato sull'ingresso una specie di « prologo » sabaudo, con alcune riuscitissime salette che documentano la saggezza del governo, i costumi e le forze militari, l'espansione territoriale, le grandi imprese di guerra, le provvidenze economiche, l'azione legislativa.

Questa unità, questa compattezza, questa prudenza, che sono specchio d'un particolarissimo ambiente politico e sociale, sono altresì il pregio dell'arte barocca piemontese. Tutta la Mostra di Palazzo Carignano illumina questa verità e la diffonde fra quanti ignorano questo periodo felicissimo dell'arte in Piemonte e la sua importanza nelle contemporanee correnti architettoniche e decorative non solo d'Italia ma d'Europa. Nè s'ha da credere che quest'assolutismo illuminato, che faceva sentire la sua autorità su ogni forma di operosità artistica, intristisse l'estro in una sorta di musoneria della fantasia. Tutto si limita (aiutando le innate qualità del popolo) ad una certa contenutezza e sobrietà nell'ideare e nell'eseguire, quanto mai proficue in quel tempo di sregolatezze artistiche. Schiere di maestranze abilissime creano, in quei due secoli, esemplari d'arte decorativa di tanta bellezza, purezza ed equilibrio che non hanno rivali in Italia: mirabili esemplari che sono l'autentica meraviglia di questa Mostra, ove nulla è stato trascurato per valorizzare l'attività di codesti mobilieri, intagliatori, stuccatori, intarsiatori.

E non è neppur necessario citare i nomi del

PARAFUOCO IN LEGNO SCOLPITO E DORATO, CON RICAMO A PICCOLO PUNTO. *(c. 1740-1750).*

Piffetti, del Cassetta, dei Plura, del Galletti, del La Volè, del Ravelli, del Vaglio, del Tandardini, del virtuosistico Bonzanigo per suggerire l'idea di una fantasia inesauribile e d'una abilità di mestiere prodigiosa. I pezzi anonimi gareggiano, a Palazzo Carignano, in bellezza e preziosità, coi pezzi di cui si conosce autore e storia. E' un artigianato superbo che ha lasciato tracce di sè per due secoli; è una perizia assolutamente esemplare che si rivela nel niello e nella coltura, nell'industria serica come nella lavorazione del cuoio a piccoli ferri. Basta, per convincersene, percorrere la Galleria delle Stoffe, stoffe sulle quali il ricamo ed il trapunto sono altrettanti prodigi di fantasia ornamentale, sostare davanti alle vetrine degli argentieri, dei ceramisti, dei rilegatori, dei medaglisti. Basta vedere i modelli dei «capi d'opera» dei «minusieri» torinesi del secolo XVIII, i saggi, cioè, mediante i quali gli apprendisti eran promossi maestri di bottega: linee d'una purezza egregia, d'una fermezza disegnativa stupenda, d'una sicurezza d'esecuzione eccezionale: e non erano, in fondo, che prove di scuola.

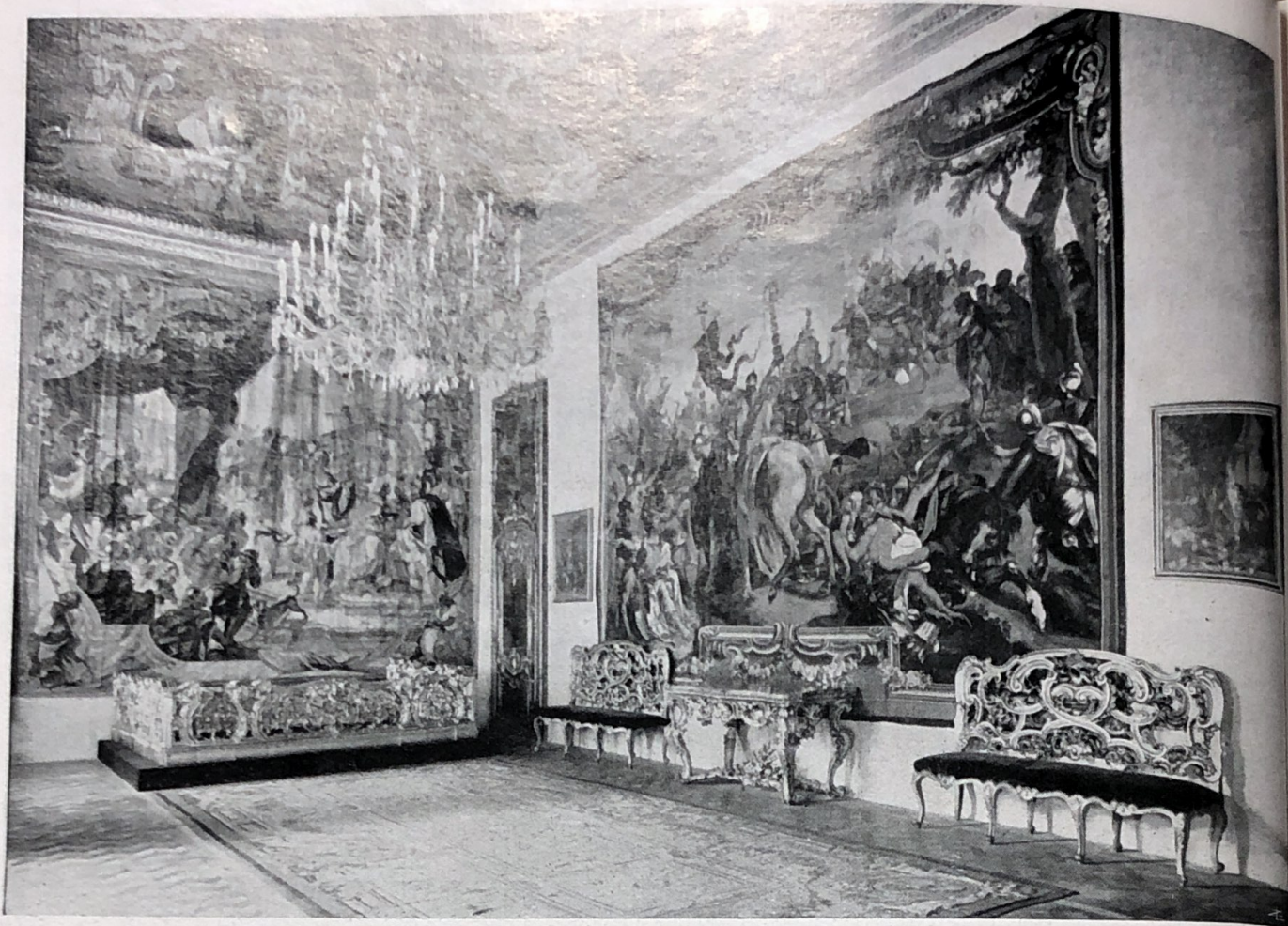
Arte decorativa, architettura, pittura, scultura sono i quattro cardini su cui si impernia la Mostra, le quattro correnti che bisogna risalire perchè dinanzi agli occhi si svolga completo il panorama dell'arte barocca piemontese. Nell'arte decorativa, dal mobile alla stoffa, dalla ceramica (basti rammentare Vinovo) alla rilegatura, dall'argenteria allo stucco, all'intaglio, a tutte quelle leggiadre creazioni della fantasia che qui concorrono a creare interi ambienti trasportati da palazzi e da ville, trionfo dunque incondizionato del genio artistico piemontese. Quanto all'architettura, sarebbe assurdo voler sostenere il predominio in Piemonte di personalità autoctone, e non voler riconoscere ch'essa si svolge sotto l'influenza di ingegni venuti d'altre regioni: il Vittozzi orvietano, il Guarini modenese, il Juvarra messinese. Più deboli infatti forse che altrove sono in Piemonte le tradizioni (come già osservava il vecchio Lanzi) della grande pittura, della grande scultura, della grande architettura. Ma è questa veramente una deficienza grave, se si considera l'insieme dell'arte barocca piemontese? Come recentemente notava Ugo Ojetti, «questa stessa mancanza, se si considera il valore di rap-

pre[illegible] di decorazi[illegible] allora all'in[illegible] delle arti, diven[illegible] qualità ». Non [illegible]ta dunque che [illegible]ti esponenti d[illegible]tettura barocc[illegible] Piemonte, Gu[illegible] Juvarra, sian ven[illegible] fuori. Se la lo[illegible]enza fu in Pi[illegible]te immensa, no[illegible] escludere che e[illegible] medesimi siano stati influenzati dall'ambiente in cui operarono; e forse lo stesso Filippo Juvarra non sarebbe quel purissimo artista, quel mirabile e cauto decoratore che da cento architetture ci appare, se invece di lavorare per oltre quindici anni in Piemonte, a servizio di una Corte e di una nobiltà poco propensa alla magniloquenza meridionale, avesse seguitato a lavorare a Roma o si fosse recato subito a Madrid. Tutta la Mostra, comunque, è come presieduta dal genio dell'architettura — Guarini, Vittozzi, i Castellamonte, Lanfranchi, Juvarra, Vittone, Alfieri e i loro seguaci — ed è essa a impersonare concretamente (come ci appare dalle fotografie delle opere, dai disegni e dagli schizzi esposti) l'unità del gusto piemontese. L'opera coordinatrice di codesti architetti lasciava tosto un'impronta che andava dal pittore allo stuccatore, dallo scultore al mobiliere; e forse senza il gu[illegible] un Juvarra no[illegible]o avuto un P[illegible] tardi un B[illegible]

[illegible] splendori del

PIANETA RICAMATA CON FREGI IN ORO E ARGENTO DELLA PARROCCHIA DI CASANOVA. *(c. 1750)*

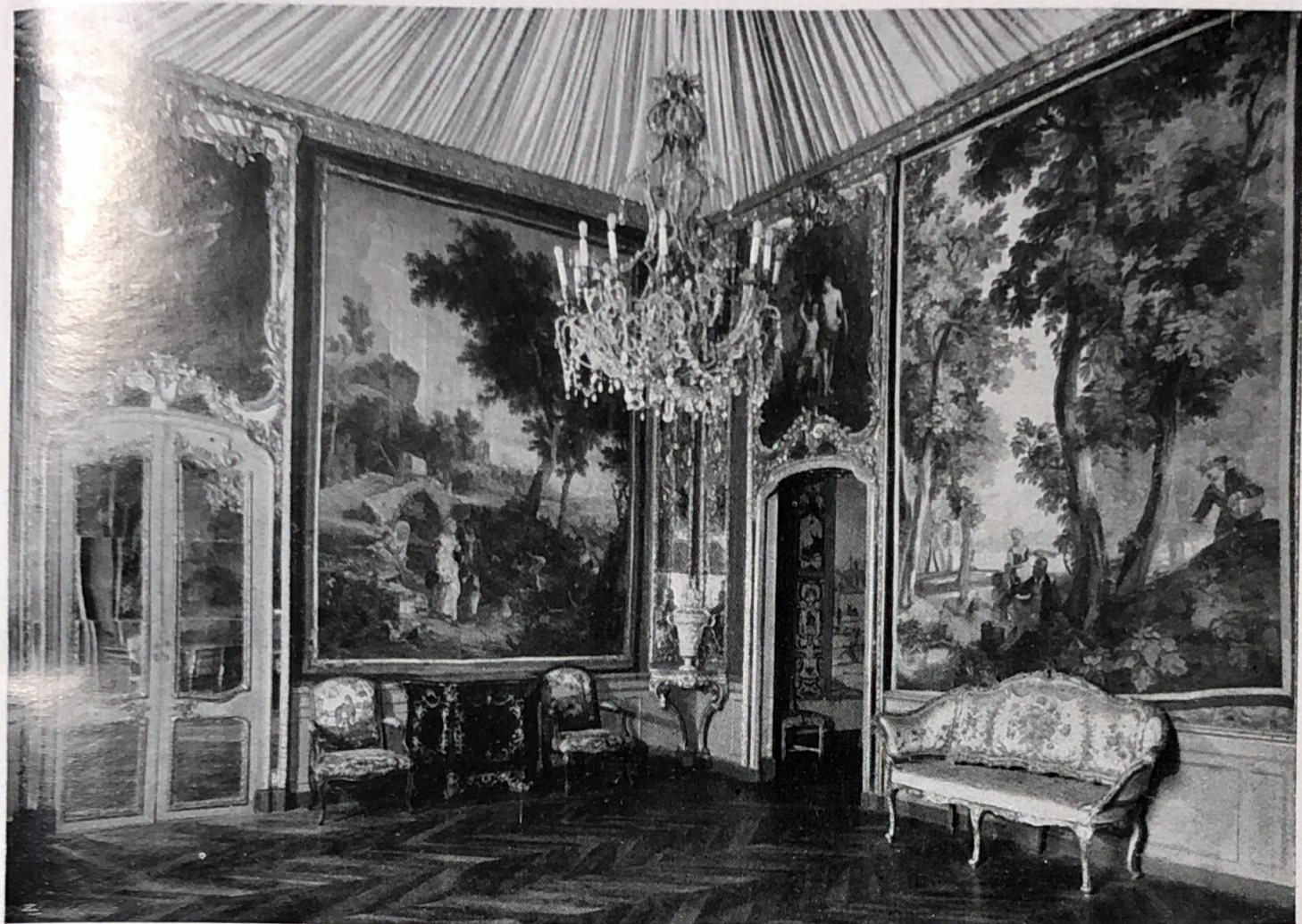
mobile, dell'argento, del tessuto, della ceramica, dello stucco, forse alla Mostra torinese la scultura può apparire in semplice funzione complementare. Nocque certamente alla scultura piemontese l'ambiente aulico di Corte in cui essa dovette quasi esclusivamente manifestarsi e lo scarso sviluppo di una ritrattistica non puramente « ufficiale ». Ma Felice Cassini, Filippo ed Ignazio Collino si salvano anche quando la profusione del particolare soffoca il nativo vigore della plastica, ed in Carlo Berretta e nel suo contemporaneo Francesco Ladetto son da lodare la tecnica magnifica onde il bronzo risalta in tutto lo splendore della materia.

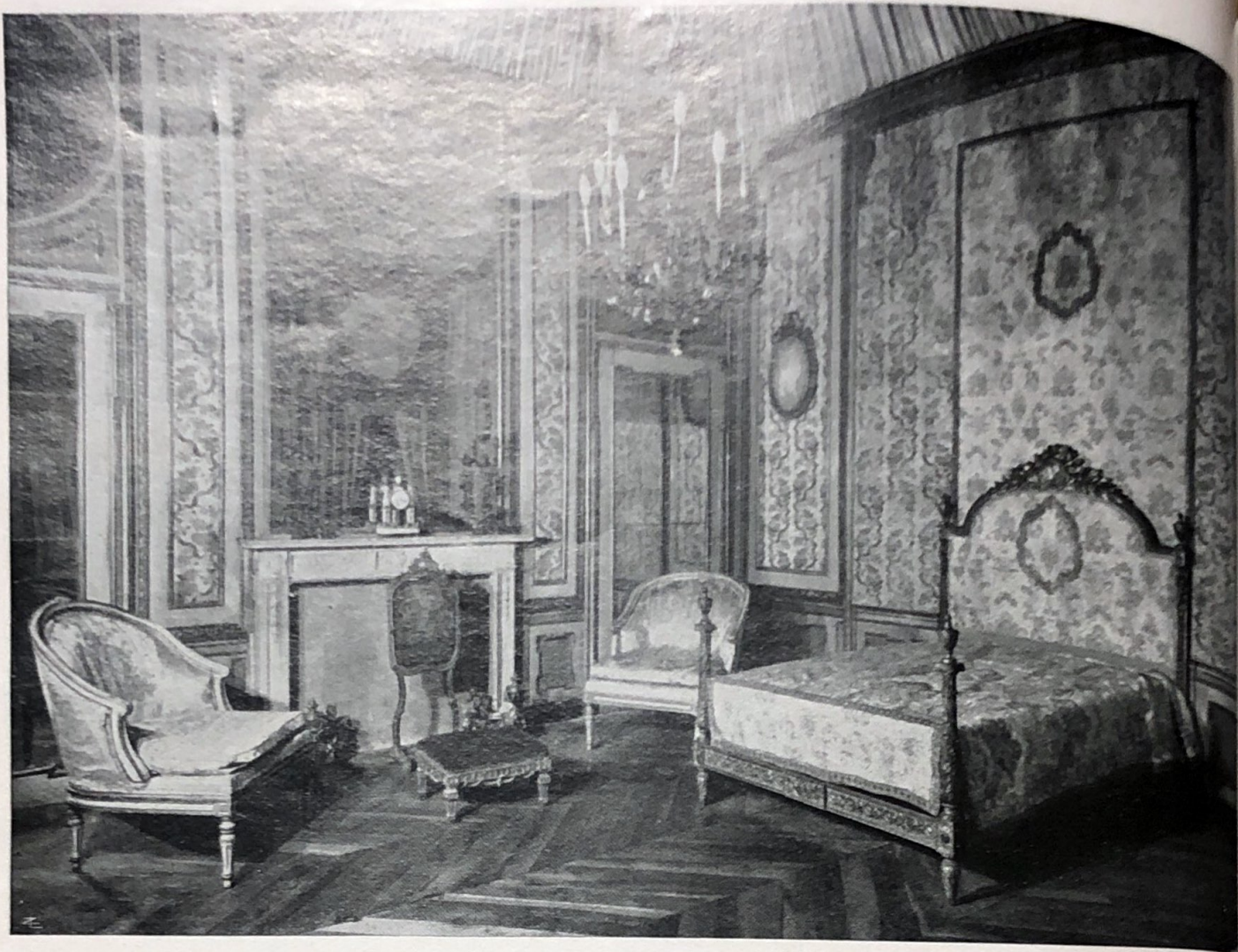
Ben diverso discorso s'ha da tenere pei pittori, anche stranieri, che lavorarono in Piemonte nel Sei e Settecento: a partire da Nicola Mosso, dagli spunti caravaggeschi, da Giovanni Antonio Molineri sensibile ai grandi schemi tizianeschi e raffaelleschi, proseguendo con Bartolomeo Garavoglia, affastellato e pesante, per giungere ad Andrea Pozzo, trentino, inte-

SALA DEGLI ARAZZI - ARAZZI DELLA R. FABBRICA DI TORINO, SU MODELLI DI CLAUDIO BEAUMONT.

(*Esp. da S. M. il Re Imp.*)

P. PIFFETTI - PREGADÌO IN LEGNO INTARSIATO DI AVORIO. (*c. 1740*)

ressante personalità pittorica, delicata, fantasiosa, aerea; pur sorvolando sul Tanzio da Varallo che, radicato ancora al Cinquecento, è un artista avvincente per la sua rudezza provinciale.

Per tutto il Seicento un senso paesano e quasi rustico sembra dominare la pittura piemontese; ma noi preferiamo questa scontrosità all'aulicismo dei pittori tipo Claudio Beaumont, fornitore di magnifici cartoni per arazzi, ma non dissimile dai mille pittori italiani, dalla metà del secolo XVII alla metà del XVIII, costruttori abili di gran macchine religiose in centinaia di chiese e di conventi. Meno conta

STANZA IN LEGNO SCOLPITO (c. 1750) - ARAZZI DELLA R. FABBR. DI TORINO. *(Esp. da S. A. R. il Principe di Piemonte)*

RIVESTIMENTO DI STANZA IN LEGNO SCOLPITO E DORATO (c. 1760), con dipinti esposti da S. A. R. il Principe di Piemonte

RIVESTIMENTO DI STANZA IN LEGNO SCOLPITO CON SPECCHIERE E PANNELLI IN STOFFA (c. 1770). MOBILI DELLO STESSO PERIODO.

SALONE CON RIVESTIMENTO IN LEGNO SCOLPITO E DORATO. APPARTAMENTO DEI PRINCIPI DI SAVOIA-CARIGNANO (FINE SEC. XVII).

G. PAOLO PANNINI (1691-1764 - IL CASTELLO DI RIVOLI, SECONDO IL PROGETTO DI FILIPPO JUVARRA, DIETRO LA STATUA A CAVALLO, IN BASSO, L'JUVARRA E IL PANNINI.
(Esp. da S. A. R. il Principe di Piemonte)

la bravura dei Van Loo, delle Clementi, dei Fiamminghino, dei Garola, dei Lanfranchi, che non la leggerezza decorativa d'un Dauphin o la bonaria semplicità di un Olivero e d'un Graneri. Con le loro « bambocciate » ingenue, questi nostri descrittori di scene popolari e d'episodi di strada e di piazza, impersonano il medio spirito borghese del Piemonte settecentesco. Tutto un senso di vita intima, familiare, risorge ai nostri occhi guardando le loro tele. Un passo più in là, e dietro ai volti delle figurette dipinte apparirebbe l'immortale maschera di Gianduja. Ma il passo non è compiuto, e l'aneddoto non degenera nella risata plebea.

Su questi medii e mediocri, due artisti si levano con diversa statura. Ed il primo è Pier Francesco Guala, che domina la pittura piemontese del Settecento con una maestria, una maturità nella composizione e nello sfruttamento del tono che stupirebbe nel chiuso ambiente subalpino, se non si dovessero ricercare in lui motivi e modi, ispirazione e stile chiaramente veneti e bolognesi, e specificamente piazzetteschi. Quanto dovette egli all'[illegible] del Crespi? La vivacità dei suoi ritratti [illegible] e prelati di quanto è debitrice della [illegible]eta?

L'altro [illegible] che trionfa nella Mostra di Palazzo Carignano è Vittorio Amedeo Cignaroli; e dedicandogli una intera sala, Vittorio Viale ha reso un gran servizio alla storia della pittura piemontese. E' nel Cignaroli, infatti, l'inizio di quella coerenza sentimentale che informerà la pittura paesistica piemontese dalla fine del Settecento fino, in pieno Ottocento, alla Scuola di Rivara. Un rassodarsi del particolare paesistico, ed avremo Massimo d'Azeglio; un rinsaldarsi del tessuto pittorico, ed avremo Edoardo Perotti. E non occorrerà un eccessivo sforzo per giungere a certi effetti di Marco Calderini, ancor vivente, quantunque prossimo alla novantina.

Aver dato dell'unità dell'arte piemontese uno specchio limpido attraverso migliaia di opere è uno dei maggiori meriti della Mostra torinese. Al cui successo concorsero, sull'esempio di S. M. il Re Imperatore e del Principe di Piemonte, innumerevoli privati, musei d'arte, enti religiosi. Successo, ripetiamo, meritato; e tale da giustificare il milione speso da Torino, fra i restauri di Palazzo Carignano e l'allestimento della Mostra, a beneficio della nostra cultura artistica.

MARZIANO BERNARDI

(Foto Beccaria)

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Lo scorso mese, il nostro Presidente, a conclusione del suo breve colloquio coi Soci, accennava ad un nuovo programma in corso di studio, di cui avremmo, in questo numero de «Le Vie d'Italia», riferito partitamente.

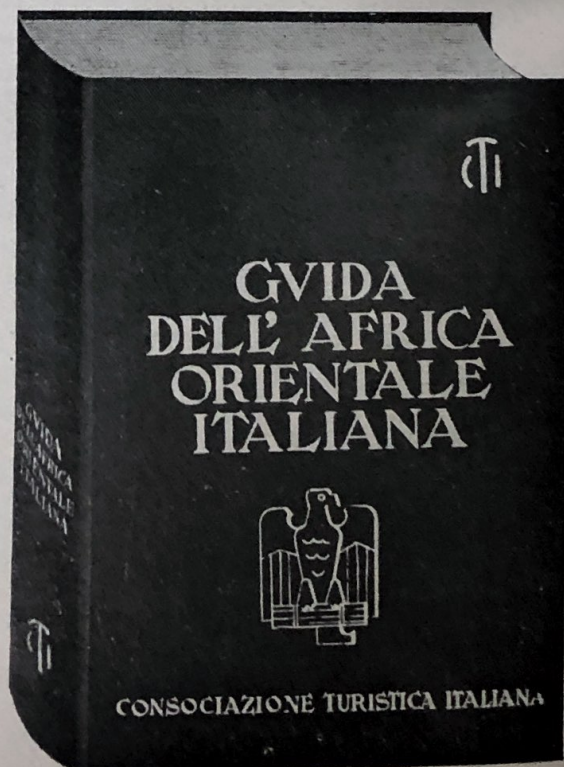
Eccoci a mantener la promessa.

Si tratta di un programma che vorremmo chiamare di collegamento, poichè unisce idealmente quest'anno, che ormai si avvia al declino, al 1938, verso cui già converge ogni nostra energia. Come sempre, siamo tutti protesi al fine di assicurare vita rigogliosa e feconda al Sodalizio, maggiormente rafforzandone l'intima struttura e le attività realizzatrici: infatti, quanto più sicuri e più solidi saranno i suoi fondamenti e più ricche le sue energie fattive, tanto più sicuramente potremo guardare nell'avvenire, dare stabilità ai propositi, adeguare i nostri còmpiti ai nuovi destini dell'Italia imperiale e alla consegna ricevuta dal Duce. Il quale, anche di recente, confortandoci della Sua altissima approvazione, ci incitava a «proseguire sempre più in profondità nell'opera per la conoscenza del Paese, dell'Impero, dei Possedimenti e delle Colonie».

Presupposto necessario a questa più intensa fase di operosità è che ogni Socio si faccia uno scrupolo di rinnovare con diligente sollecitudine la propria adesione. Il maggior senso di disciplina che anima gli Italiani e pervade in ogni campo la vita del Paese deve manifestarsi anche nell'adempimento di questi nostri piccoli doveri.

Ma il Socio non ha fatto ancora tutto ciò che deve quando ha versato la sua quota. La vita della Consociazione non può stagnare: fermarsi significherebbe regredire. E' necessario che il numero dei Soci aumenti se — come tutti vogliamo — deve crescere il rendimento del Sodalizio in quantità e qualità di lavoro costruttivo. Ora, chi meglio dei Soci può adoperarsi a reclutare nuovi Aderenti? Chi più interessato di essi ad accrescere ulteriormente la nostra compagine? L'incremento dei mezzi d'azione, di cui il Touring Club Italiano potrà disporre moltiplicando le sue schiere, ridonderà evidentemente a generale vantaggio.

Questa prova di sincero interessamento alle sorti dell'Istituzione noi l'attendiamo da tutti i Soci: ognuno di essi si adoperi, dunque, seriamente, costantemente, ad accrescere le nostre file di nuovi aderenti. Essi lo possono senza sforzo e con tranquilla coscienza, in mille occasioni che si presentano naturali nei quotidiani contatti con parenti ed amici. Basta ricordarsene al momento opportuno, e quel che sicuramente i Soci devono attendersi da questa loro azione di proselitismo sarà la riconoscenza dei nuovi inscritti, non appena questi s'accorgano dei vantaggi non solo morali, ma anche materiali e pratici della loro appartenenza al Touring.

Il primo e più gradito di questi vantaggi sarà senza dubbio, nel 1938, il dono riserbato a tutti i Soci: la *Guida dell'Africa Orientale Italiana*, a cui si sta lavorando con assiduità dai primi annunzi della Vittoria. Basta questa semplice notizia perchè il nostro spirito abbia una vibrazione, perchè il nostro sentimento nazionale sia toccato nelle corde più sensibili. Chi fra gli Italiani vorrà rinunciare a un documento che darà la

descrizione dell'Impero, a così breve distanza dalla sua vertiginosa conquista?

Ma a tutti i nostri Soci vogliamo riserbare, nel prossimo anno, un ricco dono a scelta: il *Premio 1938*. Questo di lasciare al Socio la facoltà di sceglierai il premio, in modo da soddisfare le proprie inclinazioni e necessità, è un concetto nuovo che si vuol introdurre nella vita della Associazione: se l'accoglienza riserbata a tale esperimento dimostrerà che i Soci l'avranno apprezzato, lo si potrà ripetere ed ampliare negli anni successivi, sino a farne una norma costante.

Si tratta di rendere facilmente accessibile ai Soci una cospicua parte delle edizioni fin ora cedute soltanto a pagamento; non fondi di magazzino, s'intende, ma pubblicazioni di alto valore scientifico e turistico e di utilità permanente.

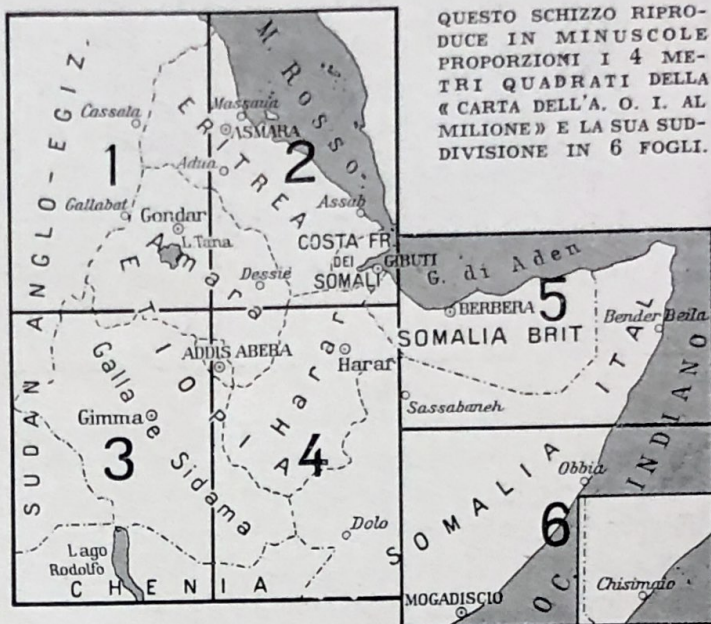
L'assegnazione del *Premio 1938* è in diverso modo regolata, a seconda che i Soci siano annuali o vitalizi, e ciò in conseguenza della diversa forma del loro rapporto col Sodalizio.

Quanto ai Soci annuali, basterà che essi rinnovino la loro inscrizione per il 1938, versandone l'importo di L. 22.20 entro il *15 novembre 1937*. Facciamo presente che il rinnovo dell'inscrizione entro questa data è obbligo statutario del Socio; tuttavia coloro che vi si attengono sono di solito i meno, mentre noi vogliamo che quest'anno sieno i più.

Ed ecco l'elenco delle pubblicazioni fra le quali i Soci potranno scegliere il *Premio 1938*, in relazione alle loro esigenze e ai loro gusti:

1 - ANNUARIO GENERALE 1938

E' il ben noto repertorio di tutti i Comuni e delle Frazioni del Regno d'Italia, completamente aggiornato e anche trasformato, per rendere il prezioso volume di più facile consultazione. Fra l'altro, questa nuova edizione sarà corredata di un *Atlantino*, che in oltre 100 Carte al 500.000 ci metterà sott'occhio tutto il territorio d'Italia, permettendo di individuare la posizione topografica delle singole località e di riconoscere i servizi di trasporto che le collegano.

QUESTO SCHIZZO RIPRODUCE IN MINUSCOLE PROPORZIONI I 4 METRI QUADRATI DELLA « CARTA DELL'A. O. I. AL MILIONE » E LA SUA SUDDIVISIONE IN 6 FOGLI.

Premio 2

2 - CARTA DELL'AFR. O. ITAL. al milione.

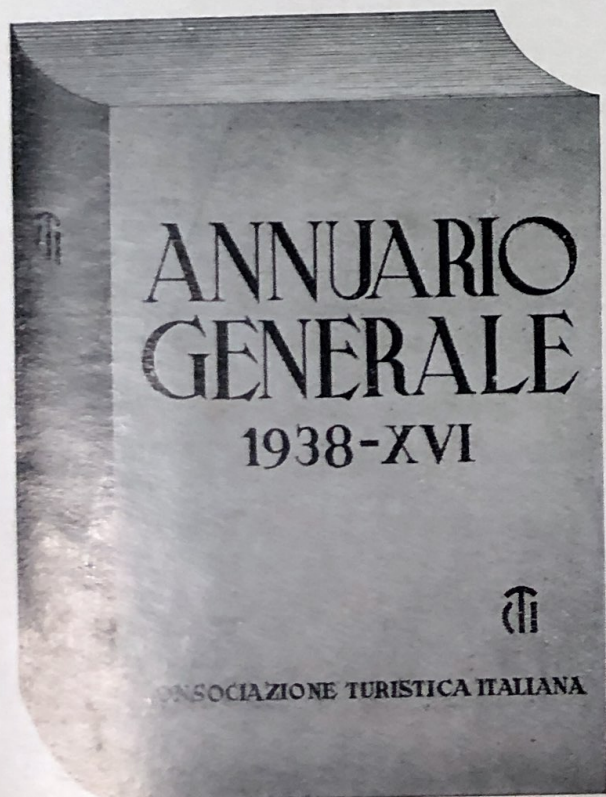
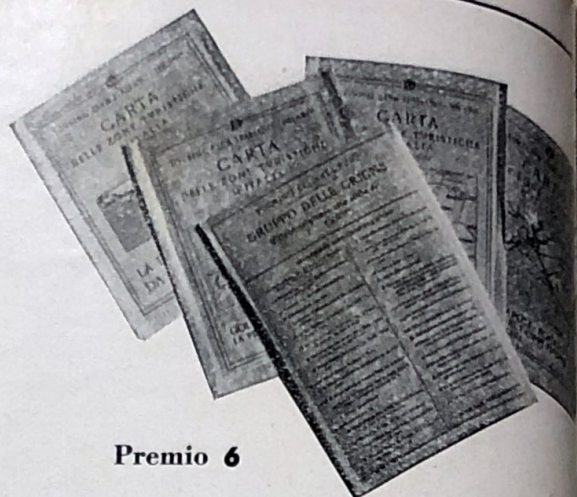
E' un grande dono *veramente* per coloro (non sono tutti gli Italiani?) che si appassionano alla valorizzazione dell'Impero e intendono seguirla nelle sue tappe grandiose. Rete stradale, opere marittime, idrauliche, igieniche, minerarie, edilizie, di colonizzazione agraria, di bonifica e di rimboschimento, tutto il piano sessennale di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana richiedeva un documento cartografico di consultazione sufficientemente particolareggiato e aggiornato nel limite del possibile. La nostra Carta al 1.000.000 risponde a queste esigenze: sono 6 fogli, ognuno del formato di cm. 65×100; in totale, circa *4 metri quadrati di superficie disegnata*.

3 - GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA

I primi due volumi della serie: *Volume I* (Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani); *Volume II* (Il Monte Grappa). Tutti coloro che hanno partecipato alla Grande Guerra o che vogliono rievocare ai loro figli la gesta memorabile, avranno cara quest'opera di altissimo valore spirituale.

4 - SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500 mila, e cioè i nuovissimi *Fogli 11, 12 e 13* ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati. Questa Carta è ugualmente utile allo studioso, all'uomo d'affari, al turista in viaggio.

5 - UN VOLUME A SCELTA, fra gli 8 già pubblicati, della Collezione ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

6 - CINQUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesusio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

Premio 3

Premio 6

Ai Soci vitalizi, poichè per essi non esiste rinnovazione di quota, offriamo una serie di possibilità, fra le quali ognuno di essi può trovare la più gradita. Avranno perciò diritto al *Premio 1938* quei Vitalizi già inscritti al T. C. I. che soddisfino ad una delle seguenti condizioni:

a) che da oggi al 30 giugno 1938 procureranno 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali;

b) che entro il 15 novembre 1937 si abboneranno o rinnoveranno l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* oppure a *Le Vie del Mondo* per l'anno 1938, e prima del 30 giugno 1938 presenteranno tre nuovi Soci annuali;

c) che entro il 15 novembre 1937 verseranno l'importo dell'abbonamento cumulativo alle Riviste *Le Vie d'Italia* e *Le Vie del Mondo* (L. 70.— complessive) ed entro il 30 giugno 1938 presenteranno due nuovi Soci annuali;

d) che da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisteranno presso il T. C. I., in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100.— e presenteranno due nuovi Soci annuali;

e) Per i Vitalizi che non potessero o volessero concorrere al *Premio 1938* in una delle forme sopra ricordate, metteremo a disposizione il premio prescelto ad un prezzo inferiore a quello (già ridotto) che sarà poi in vigore per tutti i Soci e cioè L. 10.—; ciò sempre a condizione che le richieste del premio e il relativo ammontare ci pervengano entro il 31 dicembre 1937.

Com'è ovvio, i nuovi Soci presentati per aver diritto al *Premio 1938* non potranno far numero una seconda volta agli effetti dei premi per la « Campagna del Mezzo Milione ».

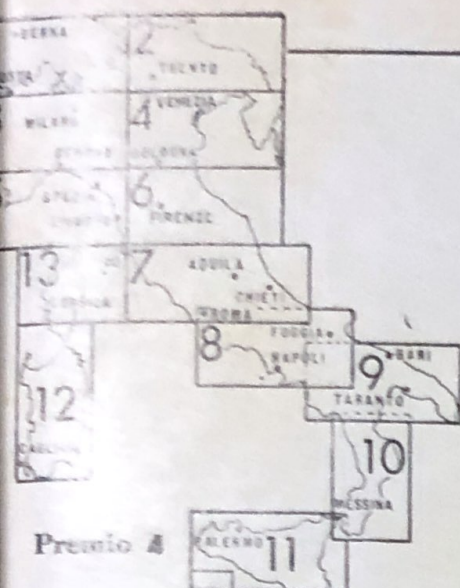
Il *programma 1938* costituisce anche una formidabile arma di propaganda per i Soci più volonterosi, i quali potranno facilmente procurarci nuovi aderenti. Anzi, per agevolare ulteriormente il còmpito propagandistico e per dare un incoraggiamento speciale alla sollecita inscrizione di nuove reclute, si è deciso di concedere il *Premio 1938* anche ai nuovi Soci — annuali o vitalizi — che si inscriveranno entro il suddetto termine del 15 novembre 1937. *Fatelo sapere agli amici e ai conoscenti!*

Ed ecco, infine, come si procede alla scelta del premio. Il Socio annuale, all'atto del versamento della quota 1938, indicherà quale dei sei Premi sopra elencati desidera di ricevere, usando l'espressione: « rinnovo la quota 1938 e scelgo il Premio N. 1 » (oppure N. 2, ecc.). Il Socio vitalizio userà espressione analoga; per es.: « presento il Socio X Y e concorro al Premio N. 1 », ecc.

Resta inteso che a coloro i quali non indicassero il premio da essi preferito sarà inviato l'*Annuario Generale 1938*, opera che si considera la più adatta a soddisfare una media di esigenze.

Spedizioni - Si calcola di aver pronti: la *Guida dell'A. O. I.* (che nel termine di un trimestre verrà distribuita a tutti i Soci indistintamente) entro il giugno 1938; l'*Annuario Generale* (Premio 1) entro l' aprile 1938; la *Carta dell' Africa Orientale Italiana* (Premio 2) nei primi mesi del prossimo anno; i *Fogli N. 11, 12 e 13* della *Carta d'Italia al 500.000* (che insieme ad altri 3 fogli a scelta costituiscono il premio 4) entro il corrente anno. Sono invece già pronti per una immediata spedizione: la *Guida dei Campi di Battaglia* (Premio 3); i volumi I a VII di *Attraverso l'Italia* (Premio 5); i cinque fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia* (Premio 6).

Per i Soci dell'Estero: la quota sociale 1938 è di L. 32,20; l'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia,* se effettuato prima del 15 novembre 1937, ammonta a L. 40,50 (successivamente, L. 45,50); quello a *Le Vie del Mondo* L. 75,50; l'abbonamento cumulativo, sempre se effettuato prima del 15 novembre 1937, L. 107.— (successivamente, L. 112,—).

Rispondiamo ora ai Soci che ci hanno chiesto la data d'invio dell'VIII volume della collezione

Premio 4

Premio 5

« Attraverso l'Italia »: *Puglia, Lucania, Calabria*, e diciamo anzitutto che la loro attesa non andrà delusa, essendo l'opera riuscita quanto mai ricca e lussuosa. Essa comprende, infatti, 539 finissime incisioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo, una carta geografica. L'eccezionale pubblicazione, spettante a tutti i Soci del 1937, verrà spedita come segue: in primo luogo ai Soci vitalizi e — fra essi — a quelli abbonati a *Le Vie d'Italia*, a mano a mano che ci perverrà la loro quota di abbonamento per il 1938; successivamente, ai Soci annuali, nell'ordine in cui ci giungeranno le loro quote per il nuovo anno.

Il 15 novembre 1937 rappresenta dunque, per tutti i Soci, una data ammonitrice!

Si affrettino perciò i Soci vitalizi a rinnovare l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1938, inviando L. 22,50; *si affrettino i Soci annuali* ad inviarci le L. 22,20, ammontare della nuova quota sociale per il prossimo anno, e non dimentichino di aggiungere l'importo dell'abbonamento a *Le Vie d'Italia* in L. 22,50: in totale L. 44,70. Abbonandosi o rinnovando, entro il 15 novembre p. v., l'abbonamento a questa che è la nostra maggiore Rivista — cui dedicheremo anche in avvenire tutte le nostre più assidue cure, sia nella presentazione grafica, sia nella scelta dei Collaboratori — il Socio avrà il vantaggio di versare soltanto L. 22,50; dopo tale data il prezzo d'abbonamento aumenterà a L. 25,50.

Ricevendo comunicazione del presente programma, a mezzo della circolare da noi spedita a tutti i Soci, alcuni di questi ci hanno rivolte delle domande, alle quali rispondiamo ben volentieri.

— La pubblicazione della *Guida breve* è dunque sospesa? — ci chiede qualcuno.

— No; è soltanto ritardata, per far posto, nel 1938, alla *Guida dell'Africa Orientale Italiana*. Le ragioni della precedenza sono ovvie, ed è, quindi, superfluo ogni altro chiarimento.

— Che cosa avverrà della collezione *Attraverso l'Italia?* — ci chiedono altri.

— Anche in questo caso non si tratta che di un semplice rinvio, e a suo tempo non mancheremo di render noto quali saranno i volumi che a mano a mano verranno in luce.

Altri Soci osservano che il *premio N. 4*, relativo alla *Carta d'Italia al 500.000* (fogli 11, 12 e 13, ed altri 3 fogli a scelta) non interessa i Soci già in possesso della serie dal N. 1 al N. 10.

— Verissimo: è questo un premio che certamente riuscirà più gradito a coloro i quali, Soci di fresca data, non posseggono l'intera collezione. Ma è opportuno offrire i fogli N. 11, 12 e 13 anche a coloro che li desiderano separatamente; perciò, abbiamo deciso di spedirli, franco di spese, in Italia, Impero e Colonie, dietro semplice rimessa di L. 5.

— E se un Socio — ci chiede un altro interlocutore — dopo avere scelto uno fra i 6 premi a sua disposizione, desiderasse acquistare qualcuna fra le altre pubblicazioni offerte in premio, a quali prezzi e condizioni potrebbe ottenerle?

— Ecco la relativa precisazione:

	Alla Sede	Italia, Impero e Colonie	Estero
Annuario Generale 1938	L. 15,—	L. 17,—	L. 20,—
Carta A.O.I. al 1.000.000	L. 15,—	L. 17,—	L. 20,—
Vol. I della *Guida dei Campi di Battaglia* (Trentino, Pas., Altip.)	L. 9,—	L. 10,—	L. 14,—
Vol. II della *Guida dei Campi di Battaglia* (Monte Grappa) . . .	L. 6,—	L. 7,—	L. 10,—
Attraverso l'Italia (volume a scelta)	L. 14,—	L. 17,—	L. 20,50
Gruppo dei 3 Fogli 11, 12, 13 della *Carta d'Italia al 500.000*	L. 5,—	L. 5,—	L. 7,—
Carta d'Italia al 500.000 in 13 fogli: ogni foglio .	L. 2,—	L. 2,50	L. 3,—
Cinque fogli della *Carta delle Zone Turistiche* (Premio 6): ogni foglio	L. 2,—	L. 3,—	L. 4,—

Ma resta ancora qualcosa da chiarire.

— Gli abbonati a *Le Vie d'Italia* del 1936 — ci scrive un altro Socio — ebbero 13 fogli di una *Carta dell'Africa Orientale Italiana* e successivamente, nel 1937, altri 12. Per i rimanenti l'Amministrazione si riservava di decidere il tempo e le condizioni a cui sarebbero stati ceduti. Si possono conoscere queste condizioni?

— Certamente: gli ultimi 12 fogli della *Carta dell'Africa Orientale Italiana* saranno pronti verso la fine del 1937 e verranno ceduti ai Soci al prezzo di L. 12, incluse le spese di spedizione in Italia, Impero e Colonie (Estero L. 15).

GALL SIDAMA

A MEGA SI ERA GIA' INCOMINCIATA LA COSTRUZIONE DI STRADE...

Sono trascorsi appena sedici mesi dalla partenza da Neghelli (23 giugno 1936-XIV) della colonna costituita dalla Divisione « Laghi » che agli ordini di S. E. il Generale Carlo Geloso doveva procedere all'occupazione delle regioni del Sud-Ovest etiopico.

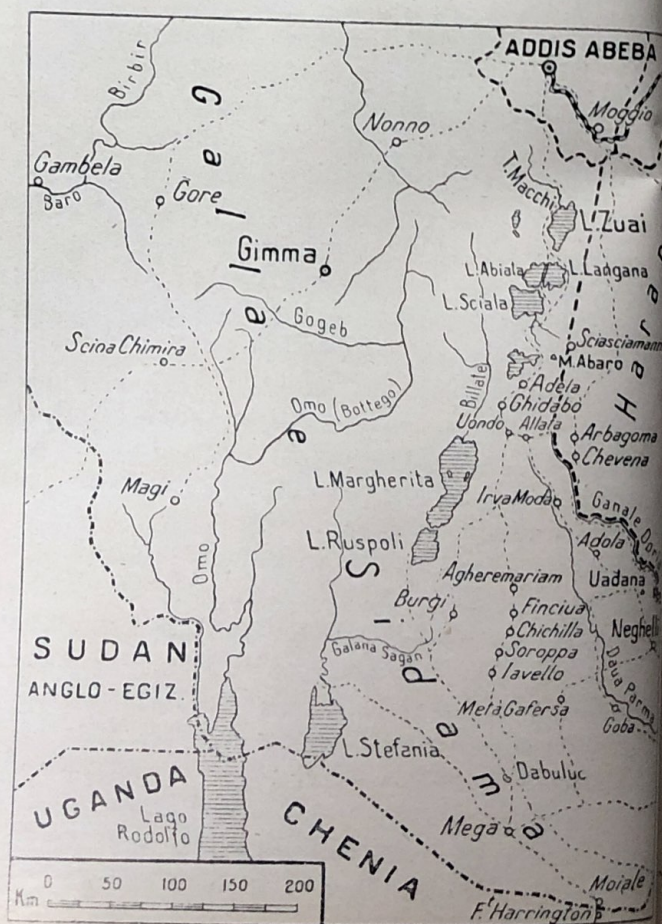
Questi territori, al di là dei grandi fiumi Daua Parma ed Uebi Scebeli, erano ben poco conosciuti e se vagamente risultava, dalle notizie fornite da qualche esploratore, che si trattava di terre ricche e feraci, gli Amara erano perfettamente riusciti a precluderle ad ogni penetrazione.

Alle truppe della Divisione « Laghi » provenienti dalla Somalia apparvero, all'avvicinarsi alle rive del Daua Parma, regioni ben diverse dalle piane somale e il cui aspetto rivelava l'esistenza di nuove fonti di ricchezza e di grandi possibilità di lavoro, specie nel campo dell'economia agricola: superbi e sterminati boschi di essenze pregiate d'alto fusto — podocarpo, tamarindo, audessa, pino —; un rigoglioso sottobosco; magnifici pascoli e numerose mandrie di stupendo bestiame, specie bovino; una fauna selvatica che poteva apparire, agli occhi di un appassionato cacciatore, la vera terra promessa dei seguaci di S. Uberto. Oltre ad una grande quantità di uccelli dai più vivaci colori, volavano qua e là pernici, francolini, faraone, ottarde; mentre dig-dig, antilopi, gazzelle, orsi, struzzi, cinghiali attraversavano spauriti le mal tracciate piste, e non di rado si vedeva far capolino tra le alte erbe della boscaglia una famiglia di leoni disturbata nel suo incontrastato dominio, mentre i leopardi con pochi balzi raggiungevano il fitto bosco.

Al nostro sguardo si offrivano sterminate distese di verde, screziate a perdita d'occhio dalle macchie degli armenti, punteggiate da acacie ombrellifere, che con la tonalità più chiara del loro fogliame mettevano una nota di grazia africana in un paesaggio che in certi momenti poteva anche sembrare una delle nostre pianure.

Uacille fu superata d'un balzo; Mega, investita il 24, era occupata il giorno successivo.

La conca di Mega apparve subito come uno dei più bei paesaggi incontrati sino allora: una magnifica oasi di verde; ricca la fauna, bellissimi i capi di bestiame, allevati in numerose mandrie.

L'occupazione di Moiale, che si trova di fronte

SUPERBI E STERMINATI BOSCHI DI ESSENZE PREGIATE DI ALTO FUSTO CON RIGOGLIOSO SOTTOBOSCO... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

all'omonima località inglese, avvenuta con una travolgente operazione nel pomeriggio del 29, valse a stabilire un nostro fermo caposaldo lungo i confini del Kenia.

Le popolazioni Borana e Giam Giam della zona si dimostrarono subito favorevoli alla nostra occupazione ed in breve compresero quale fosse la differenza fra le truppe italiane, che avevano loro portato la pace e la liberazione, e gli sgherri dei dominatori amara che in queste ricche regioni non esercitavano che angherie e soprusi.

Per percorrere circa 400 km. con una colonna di parecchie centinaia di autocarri si era dovuta aprire *ex-novo* una pista, tracciandone in molte zone nuovi tratti e provvedendo a lavori di circostanza, per renderla praticabile. E le truppe nazionali ed indigene della Divisione « Laghi », protese tutte in uno sforzo smisurato, non avevano conosciuto riposo nè tregua.

Ai primi di luglio una parte di queste truppe, in maggioranza somale, lasciava Mega per occupare l'assolata piana di Dubuluc, ricca di pozzi, di vegetazione, di bestiame, e per preparare la strada alla nuova marcia verso il Nord.

A Mega intanto, per cura dei reparti nazionali, si era già incominciata la costruzione di case in muratura, di strade con regolare massicciata in pietrame, di pozzi; si era disciplinato il deflusso di una sorgente di ottima acqua; si era costruita una fornace per la calce, materiale qui del tutto ignorato, pur essendovi abbondanza di ottimi calcari; ed era stato persino ripreso lo sfruttamento delle saline di El Sod.

Il Borana già si presentava come una ricca e bella regione: nelle vallate presso i villaggi buone coltivazioni di granoturco, di tef, di dura, sufficientemente curate dalla primordiale agricoltura degli indigeni; molto fiorenti invece la pastorizia e gli allevamenti del bestiame, in maggioranza bovino.

E questo in un clima temperato, buonissimo, che permetteva di superare agevolmente anche quei diurni sbalzi di temperatura piuttosto sensibili nella regione, ed in una tale vastità di orizzonti che anche l'animo più temprato all'avventura sentiva in certi momenti tutta la poesia ed il fascino dei più lontani miraggi, delle promettenti mete da raggiungere ancora.

L'11 luglio la colonna occupava Iavello, ed anche questo nuovo balzo di oltre 90 km. aveva luogo con una rapidità sorprendente. Le difficoltà del percorso, per quanto si fosse entrati sulla

LA CONCA DI MEGA, MAGNIFICA DI VERDE... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL FORTE DI MEGA, COSTRUITO DALLE NOSTRE TRUPPE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

famosa ma presso che inesistente « strada imperiale », non furono poche, ed i nostri bravi soldati dovettero lavorare alacremente di gravina e di badile per render possibile alle macchine di superare i passaggi più difficili.

Anche Iavello, come Mega, è collocata in una magnifica conca, ricca di bellissime vegetazioni di granoturco, di tef e di dura.

Non si sapeva se nella zona vi fosse acqua e i dati raccolti su questo elemento di così capitale importanza non davano affidamenti confortanti, tanto che per i primi due giorni della nostra occupazione si consumò la razione di due litri giornalieri, attinta alle autobotti del nostro seguito, per tutti gli usi e consumi possibili e immaginabili.

Ricognizioni eseguite nelle zone circostanti — dove ogni nostra occupazione cercava di portare più lontano possibile il conforto della nostra presenza, che valeva a stabilirvi un ordine ed un rispetto dei beni e degli averi prima del tutto ignoti — condussero alla scoperta di numerose sorgenti di buonissima acqua potabile, zampillanti qua e là in amene e fertili vallate trasversali a quella principale.

I bravi genieri in pochi giorni sistemarono il deflusso di acque sorgive, scavarono pozzi di raccolta e pozzi per l'abbeverata del bestiame.

Ed anche Iavello ebbe in breve la sua strada, e un campo di aviazione ricavato da una bella radura con l'abbattimento di pochi alberi ingombranti.

Il 19 luglio, una nostra piccola colonna occupava Metagafersa (Arero), importante centro e nodo di piste carovaniere, e metteva subito mano alla costruzione di una pista che conduceva, su un tratto di circa 50 km., a quella già percorsa dalla colonna principale, proveniente da Malca Guba e diretta a Uacille. Si venne così a costituire una rete di itinerari che dal ponte di Malca Guba, sul Daua Parma, conduceva, poggiando verso il NO, a Iavello (chilometri 160) e verso il SO a Mega (chilometri 170).

Il Borana, completamente occupato, potè risentire in meno di un mese i primi benefici della civiltà e del progresso. Anche a Iavello vi furono importanti e continue sottomissioni di capi e di notabili Borana e Giam-Giam.

La carne per le nostre truppe fu provveduta in abbondanza dietro semplici richieste fatte ai capi, e questi rimasero assai sorpresi quando se ne videro consegnare il corrispettivo in sonanti talleri ed in moneta italiana! Il pagamento del bestiame e delle derrate non era conosciuto nell'Impero negussita, dove, e in particolare alla periferia, gli armati dei vari capi vivevano sulle popolazioni, angariandole e sfruttandole a sangue.

Al seguito della colonna vi erano dei mercanti somali, già nostri ascari fedeli, che ci furono di grande ausilio nel far conoscere praticamente il valore del nostro denaro e, per quanto i biglietti di banca non fossero sulle prime graditi agli indigeni perchè non sapevano dove metterli nè come custodirli (le fute non hanno tasche, e sconosciuto è l'uso del portamonete e del portafogli), si riuscì anche a far comprendere loro come si ripiega un biglietto da 50 o da 100 e come lo si custodisce. Qualche bravo Borana, dopo aver venduto il suo vitello, se

ne ritornava al tucul con il biglietto di banca infilato su uno stecco come una bandierina!

Dopo aver costituito a Mega, a Dubuluc, a Iavello presidî, basi, magazzini per tutte le scorte di viveri, di munizioni e di quanto potesse [illegible]e alla colonna della Divisione «Laghi», la marcia ripresa il 21 di luglio e i nostri reparti occupavano il 22, sulla via [illegible]ata, Agheremariam. Per [illegible] questi altri 100 km. di percorso si impiegarono due giorni, durante i quali le capacità di lavoro, di tenacia e di abnegazione dei nostri bravi soldati furono nuovamente messe a durissima prova.

Il terreno incominciava ad essere meno piano ed uguale, la pista che corrispondeva alla «strada imperiale» si rivelava in condizioni sempre più catastrofiche e tali che in molti tratti fu più saggio consiglio cercare o creare altri passaggi, specie nella traversata di valli ed impluvi e in tratti di percorso a mezza costa.

Superati i villaggi di Soroppa e Chichilla, la colonna traversava il bosco di Badda-Magado, che si estende per oltre 30 km. sino a Fincioa. Lo spettacolo era di una imponenza nuova ed eccezionale: alberi, per la maggior parte podocarpi, sui 30 metri di altezza media; tronchi che 3 o 4 uomini riuscivano appena ad abbracciare; un sottobosco di tali proporzioni che in molte altre regioni avrebbe potuto essere considerato un bosco di per se stesso. La pista era stata interrotta dai ribelli con scavi profondi e con enormi tronchi di alberi fatti cadere di traverso.

Ogni difficoltà venne però superata con una tale febbre di attività che consentì oltre 30 km. di percorso per giornata. Reparti nazionali, battaglioni ascari, gruppi dubat furono al lavoro senza tregua, malgrado che di notte, per le necessarie misure di sicurezza in una zona difficile ed insidiosa come quella attraversata, molto personale dovesse vegliare.

Oltrepassata la foresta di Badda-Magado, i nativi di Fincioa si fecero trovare lungo la pista al nostro passaggio e seguirono la colonna sino ad Agheremariam. Prima spaventati al passaggio delle macchine, poi, presa una certa confidenza con questi mostri rombanti, li accompagnavano correndo e sollevando le lance in segno di gioia. E quando nel pomeriggio del 23 luglio il Colonnello Martini, al Comando dei reparti dell'avanguardia — squadroni di cavalleria, genio, ascarì e dubat — alzò la bandiera d'Italia sul Ghebì di Agheremariam, anche una selva di lance di qualche migliaio di Giam Giam (ovv. Gugi) protesa verso il cielo, salutò i colori della Patria. Agheremariam, terra di Maria, fu trovata nelle stesse pietose condizioni dei precedenti abitati. Fortunatamente le piogge imminenti si fecero attendere qualche giorno, cosicchè in una settimana si potè procedere alla relativa bonifica della zona.

In questa località la colonna dovè fare una sosta della durata prevista di un paio di mesi, perchè la stagione delle piogge non avrebbe certo permesso di continuare la marcia verso i laghi. Non per questo rimasero ferme le colonne di rifornimento, che continuarono a percorrere la non breve linea di tappa; ed autisti e scorte, infaticabili, riuscirono non solo ad approvvigionare i presidî di tutto il necessario, ma anche ad accantonare nella base più avanzata quanto doveva servire per le successi-

LE SALINE DI EL SODDO, A CIRCA 30 CHILOMETRI DA MEGA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA VALLATA DI IAVELLO, RICCA DI FERTILI COLTIVAZIONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA REGIONE DEGLI ARUSSI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ve operazioni. Si pensi che per tali rifornimenti si doveva attingere a Malca Guba (km. 280), a Neghelli (km. 360), quando non fu necessario raggiungere Dolo, a circa 900 km., o addirittura Mogadiscio a 1300!

La sosta in quel di Agheremariam valse a trasformare in breve l'aspetto del villaggio: co magnifici materiali della vicina foresta Magado e con abbondante pietrame si p terono erigere belle e comode costruzi si crearono vie e piazze, si scavarono p zi, venne sistemata una cinta di sicurez e costruito un forte intitolato alla mem ria della Medaglia d'Oro Tenente Pie Lupo, caduto eroicamente alla testa d suoi ascari il 16 agosto 1936.

La fermata valse anche a saggiare possibilità agricole della zona con la col vazione di piccoli campi sperimentali e orticelli. Ogni reparto ebbe il suo. U batteria, comandata da un valoroso C pitano, proprietario di terre in Italia e appassionato agricoltore, istituì dietro linea dei pezzi un campo sperimentale poco meno di un ettaro — nel quale fur no seminati grano, granoturco, patate, l gumi, pomodori, ortaggi, coi semi che nostro ufficiale, nel suo sparuto bagagl aveva portati dall'Italia e conservati p oltre un anno. I prodotti di questo ort degni delle più belle regioni della nost Italia, riuscirono superbi, e a distanza mesi, quando la Divisione aveva proced to oltre di centinaia di chilometri, anco le colonne dei rifornimenti portavano Comando i pingui raccolti dell' azien agricola della 1ª *batteria obici!*

Col cessare delle piogge, giunsero giornate che tutti attendevano con imp zienza: il 14 ottobre, con magnifiche az ni travolgenti, le nostre colonne oltrep savano Giabassire e Danise e la colon

LUNGHISSIMA COLONNA AUTOCARRATA IN MARCIA VERSO ADAMITULLO. *(Arch. Fot. T. C.*

IL MERCATO DI GIMMA, OGGI RISORTO A NUOVA VITA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

«Laghi» riprendeva quella marcia che non aveva conosciuto ostacoli nè difficoltà.

Si raggiunse così la piana di Sammalò, dopo essere stati costretti a scavare per lunghi tratti nella viva roccia un rudimentale passaggio per le macchine.

Il terreno montuoso, la pista imperiale sempre meno praticabile, rendevano ancor più difficile la marcia della colonna; in alcune giornate, malgrado il lavoro snervante degli zappatori, degli artieri, dei soldati tutti, costretti anche a spingere a braccia le macchine, non si riuscì a percorrere neppure una diecina di chilometri.

Il giorno 23 si raggiungeva, dopo penose fatiche, la piana di Domorsò, dove la colonna si riuniva tutta per procedere ai successivi sbalzi.

Frattanto, dal territorio dei Borana si era passati nel Sidama, ed anche le genti di queste nuove regioni si dimostrarono liete del nostro arrivo, come ne fecero fede le buone accoglienze dei Gugi e dei Darasa. Nella piana di Domorsò, circondata da una serie di amene colline coltivate con particolare cura, promessa certa per una nostra efficace colonizzazione, il giorno 25 vi fu una sottomissione di cinquemila indigeni armati di lancia, con oltre 300 capi che, secondo il costume locale, vennero a portare al Governatore, rappresentante del Re Imperatore, omaggi e doni: vitelli, capretti, pollame, uova, caffè.

Le zone montuose del Sidama abbondano di magnifici boschi di pregiate essenze; nelle vallate, nelle piane, quelle popolazioni coltivano con cura, se pure con mezzi primordiali, tabacco, cotone, ortaggi, dura, tef, granoturco. E' abbondante anche il caffè, in alcuni punti spontaneo e raccolto in boschetti all'ombra ed al margine di foreste, in altri coltivato accanto ai tucul. Il caffè del Sidama, dal chicco non molto grande e di ottima qualità, veniva largamente incettato e raccolto in quel di Dilla e di Cicciu da mercanti amara, greci, armeni ed indiani ed inviato con carovane di muletti ad Addis Abeba, donde veniva e viene ancora esportato in notevole quantità.

Tornato il bel tempo, prosciugatisi alquanto i pantani e le fangaie che avevano ostacolato i movimenti delle truppe e dei mezzi meccanici e animali, l'8 novembre la colonna riprendeva la marcia, il 9 venivano occupati Cicciu e Dilla e l'11 si raggiungeva Cavado e quindi la conca di Adiccio, dove esigenze tattiche imposero una sosta di alcuni giorni.

Qui, oltre alle difficoltà del terreno, sempre vario e coperto da vasti boschi e fitta vegetazione, riapparve l'ostacolo dei ribelli che si erano concentrati da vari punti, decisi a fermare la marcia della colonna. Ras

Destà, nella tema di vedersi preclusa ogni possibilità di scampo dalla manovra della colonna « Laghi », aveva fatto sgombrare i suoi armati dal bosco di Uadarà e tutti si erano riuniti nella zona di Adiccio.

Ma a Cicciu, Bulei, Dilla, Cavado, quelli che ancora non si erano persuasi della nostra decisione e della nostra forza, fecero ben dure esperienze, non meno dure di quelle fatte a Monte Cocossi, a Monte Hallo e al ponte sul Mirgo. Il 28 novembre la colonna riprendeva compatta la marcia; il nemico era stato travolto.

Nuove difficoltà del terreno, continui attraversamenti di corsi d'acqua, necessità di preparare guadi non sempre facili ed agevoli per la configurazione delle sponde, di costruire ponti dove le rive incassate non consentivano alcuna manovra di passaggio, di rifare tratti di pista perchè quella esistente, erosa e sconvolta dalle acque, si presentava impraticabile anche alle salmerie; tutto questo non valse a ritardare la marcia dei nostri battaglioni, vigilati dall'alba al tramonto con fraterna assistenza dai generosi equipaggi dell'Aviazione, protetti da servizi di sicurezza irradiati in tutte le direzioni per garantire da ogni sorpresa. Nel tardo pomeriggio del 30 veniva raggiunta Uondo, nella conca di Allata. Anche qui la tappa fu brevissima: mentre una colonna secondaria si accingeva a rendere praticabile la pista verso

LO STUPENDO BOSCO DI BADDA MAGADO.

AUTOCARRI IN... NAVIGAZIONE LUNGO LE PISTE FANGOSE... (Arch. Fot. T. C. I.)

UN TRENO « CATERPILLAR ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Agheresalam, la principale puntava su Irgalem. Anche in questo tratto si dovettero attraversare torrenti numerosi e costruire ponti, perchè la zona è ricchissima di acque correnti.

Irgalem, la capitale del Sidama, fu occupata la sera del 1° dicembre. Nel pomeriggio due nostri apparecchi, uno pilotato da S. E. Liotta e l'altro da un valoroso capitano che seguiva da mesi le nostre peregrinazioni e vicende, atterrarono in un campo nei pressi del Ghidabo, fiume che scorre ai piedi della collina di Irgalem. Abbracciammo gli equipaggi, e questo saluto espresse la riconoscenza delle truppe della colonna verso i camerati dell'Aviazione prodigatisi fino ai limiti dell'impossibile.

E alle 18, quasi sul declinare delle luci che si oscuravano verso i grandi Laghi intravisti lontani all'orizzonte, la bandiera della Patria saliva sul Ghebì di Ras Destà, dinanzi a S. E. Geloso, ai soldati d'Italia, agli ascari, ai dubat.

Il primo ciclo operativo della Divisione « Laghi » si era brillantemente compiuto: l'11 dicembre una nostra colonna occupava Agheresalam ed il 14 successivo si riuniva a Bore con l'altra colonna del Generale Navarini, che, mossa da Neghelli il 10 novembre, per Uadara, Adola, Irbamoda, costruendo completamente *ex-novo* una strada di 250 km., si era diretta ad Agheresalam.

Anche il Sidamo era stato attra-

L'INGRESSO DEL FORTINO DI AGHEREMARIAM. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

... MOLTO FIORENTI GLI ALLEVAMENTI DEL BESTIAME, IN MAGGIORANZA BOVINO.. *(Arch. Fot. T.C*

versato per intero ed era apparso una regione magnifica, ricca di risorse naturali di ogni sorta, favorita da un clima perfettamente adatto a buone condizioni di vita dei nazionali, con possibilità di sviluppare ogni sorta di attività e di dare incremento a tutte le forme di colonizzazione. Vi regna una eterna primavera, come nelle più belle regioni del mezzogiorno d'Italia, ed anche nelle ore più calde e col sole più cocente l'aria è sempre mossa da una leggera e piacevole ventilazione, da cui si ha un delizioso refrigerio specialmente verso sera.

Vegetazione rigogliosa, che beneficia del clima temperato e della ricchezza delle acque; magnifici boschi che ombreggiano bellissime piante di caffè isolate o riunite a gruppetti e distribuite dovunque, sempre cariche di verde e di bacche, le quali, maturando, diventano rosse e poi nere. Nelle vallate, per ogni dove, numerosi appezzamenti coltivati a granoturco, dura, tef, orzo, grano, ortaglie, e floridi armenti; ruscelli ricchi di ottime acque, e greto sassoso con amene sponde fiorite di verde; acque che scaturiscono da strati rocciosi, pure, limpide e leggere. In alcuni tratti della pista che corre tra Dilla, Uondo, Irgalem, Lacu si ha l'impressione di trovarsi in un magnifico parco con alberi secolari e verdi scenari di superba grandiosità e ricchezza.

Le abitazioni dei Sidama, per quanto sempre capanne, meglio fatte e costruite di quelle dei Borana, dànno la sensazione di un maggior benessere, di un certo conforto. Nelle zone, molto frequenti in questa regione, dove esistono boschi di bambù — che si sviluppano in modo portentoso raggiungendo diametri dai 10 ai 15 centimetri alla radice ed altezze sui 20 metri — questo materiale viene largamente impiegato nelle costruzioni, per fare dei divisori delle proprietà e per infiniti altri usi (stuoie, recinti, cesti). Lungo la pista da Uondo ad Agheremariam il villaggio di Car[illegible]o è costruito per intero in canna intrecciata, e le capanne, tutte intessute di canna ridotta a strisce, sembrano graziosi cestini di vimini,

che al sole hanno rif
si argentei. La forma
tali costruzioni non m
ca di eleganza ed a
ne hanno persino
tetti a pagoda intes
così strettamente e
pendenza così mar
che l'acqua non può
traversarli.

Solo sorvolando in
reo il Sidama si ha
sensazione più es
della ricchezza di c
sta regione, della de
tà della popolazione,
numero e della accu
tezza delle colture;
sguardo può abbrac
re imponenti distese
territorio, e per chi
rivi da Neghelli, dire
al campo d'aviazione
Irgalem, questa bellis
ma terra rivela tutto
rigoglio delle sue fert
ed amene vallate, da
tinte più verdi e dign
danti verso l'azzurro d

E' ABBONDANTE ANCHE IL CAFFE', COLTIVATO PERSINO ACCANTO AI TUCUL... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

laghi, degno orizzonte per incorniciare tanta bellezza di natura.

Ras Destà, intanto, riuscito a sfuggire alla morsa della Divisione «Laghi», aveva cercato rifugio con parecchi capi e non molti fedeli nella zona di Chevena e Arbagoma, sui confini del Sidama con la regione degli Arussi.

Da questa regione, densa di villaggi, cosparsa di tucul, provvista di naturali risorse, l'astuto Ras pensò anche di inscenare trattative per la sua sottomissione, le quali però non miravano ad altro che a guadagnar tempo e che, protrattesi per alcuni giorni, non persuasero alcuno; cosicchè il Maresciallo Graziani — che nei primi di gennaio si

UN MAGNIFICO PARCO, CON ALBERI SECOLARI... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

SUPERBI BOSCHI DI SPETTACOLOSE CANNE DI BAMBU'... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

era trasferito nella capitale del Sidama — rotti gli indugi, dava ordine alle truppe italiane di riprendere la marcia per la conquista di tutti i territori, anche i più lontani.

Il piano di S. E. Graziani, basato su una grandiosa contemporaneità di movimenti, organizzati e studiati con una visione d'insieme della quale non sfuggirà ad alcuno l'imponenza, mirava a portare al più presto la nostra bandiera nelle più remote zone, sino ai lontani confini, come affermazione sicura di possesso.

Il 22 novembre muoveva da Addis Abeba la colonna Tucci destinata a raggiungere il Sidama percorrendo la pista dei laghi, e scendendo verso il Sud. Toccata Bole, traversava il torrente Macch, lasciava alla sua sinistra il lago Zuai e per le pendici di Monte Abarò, i primi del dicembre raggiungeva la zona delle concessioni tedesche e belghe per la coltivazione del caffè, site al confine fra la regione degli Arussi e il Sidama.

Il 4 dicembre, nella piana di Adela — consacrata dal sacrificio dei Tenenti Cesari e De Vito, i quali, costretti ad atterrare il 18 novembre con un apparecchio da ricognizione, erano stati uccisi dopo un'eroica resistenza — la colonna Grimaldi, costituita da elementi della Divisione «Laghi» e mossa da Irgalem, incontrava la colonna Tucci. Una nuova linea di tappa sull'incerta pista dei laghi era così assicurata da presidî che vennero costituiti anche sul nuovo itinerario (370 km.) Irgalem-Sciasciamanna-Moggio-Addis Abeba, itinerario che metteva finalmente la colonna del Gen. Geloso in condizioni di poter ricevere rifornimenti anche a mezzo della linea ferroviaria.

Intanto numerose colonne mosse da Addis Abeba percorrevano l'ovest etiopico in tutte le direzioni. Il 15 novembre veniva occupata Lechemti, già consacrata dalla spedizione Calderini-Magliocco-Locatelli; il 17 Iubdo e la zona delle concessioni platinifere, il 18 Gimma, ora capitale del Governo dei Galla e Sidama, e il 24 finalmente Gore.

Bonga, capitale del Caffa, venne occupata il 13 dicembre dal compianto e valoroso Generale Malta, e il 15, sul fiume Gogeb fu catturato Ras Immerù. Sempre nel dicembre i nostri raggiunsero Gambela sul Baro, Dembidollo, Scioghali sul Nilo Azzurro ed Afedu sui confini del Sudan.

Ma ancora nel Sidama, al confine con i territori degli Arussi si doveva liquidare la partita con Ras Destà ed i suoi accoliti, nucleo compatto che costituiva l'ultimo tenace esponente della ribellione etiopica.

Anche questa manovra venne diretta con geniale visione da Vicerè Graziani, che fece convergere nelle selvagge regioni dei Monti Ghedeb e Cundu (altitudine sui 3000 metri) le Divisioni «Libia» e «Laghi». Nel 1° anniversario della battaglia di Neghelli, le magnifiche Divisioni dei Generali Nasi e Geloso colsero nella zona di Chevenna-Arbagoma altri folgoranti successi contro Ras Destà, del quale, con questa serie di operazioni, veniva segnata la inesorabile fine. Tutte le vie di scampo gli sono tagliate ed i reparti tutti — nazionali, ascari, eritrei, somali, dubat — sono lanciati in una caccia senza quartiere, durata circa un mese. Ras Destà e Gabrè Mariam avevano ripreso un po' di lena dall'appor-

to di altri elementi ribelli venuti dal lontano Bale, al seguito di Beiene Merid; ma erano gli ultimi sprazzi del fuoco della ribellione. Il Degiac Gabrè Mariam, fiero ladrone quanto temerario soldato, e Beiene Merid, astuto mercante, cadevano nella zona di Goggetti il 19 febbraio 1937; il 24 finalmente era [illegible] di Ras Destà a Buttaggo.

Ancora nel [illegible] un'altra colonna, dopo aver rastrellato una larga zona ad ovest dei laghi, occupava Soddu il 25, ed i ricchi territori del fertile Uollamo, mentre il Degiac M[illegible]nen, ridotto a mal partito, veniva ormai ad offrire, a Uondo, la sua resa a discrezione.

L'intero Uollamo è in nostro possesso; da Soddu muovono altre colonne ed il Colonnello Zambon l'11 febbraio occupa Hosseina. Anche il Gambatta è da noi controllato e da queste regioni sui guadi dell'Omo, riconsacrato alla gloria di Bottego, si muovono reparti che rastrellano il Gimma ed il Gambatta.

Il 13 febbraio S. E. Geloso, il suo comando ed il Governo partono dal campo d'aviazione di Irgalem, uno dei più belli e vasti aeroporti dell'Impero: Gimma, capitale, viene raggiunta in volo, e quello stesso giorno vede salire sui pennoni della sede del Governo, per la prima volta, accanto alla bandiera d'Italia, quella bianca del Governatore, con lo stemma sabaudo. Tutte le operazioni che dovevano essere condotte a compimento ad Est dei laghi erano state rapidamente completate.

Nei primi d'aprile i Dubat del Colonnello Montanari muovono da Agheremariam: il 13 è occupata Burgi, dove la tomba del Principe Ruspoli, sconvolta dalla barbarie amara, è ricomposta dai reparti della Divisione «Laghi»; il 29 è raggiunta Gardulla, e così l'intero Conso, altra fertile ed industre regione, è da noi controllato. Da Bonga muove la colonna Regazzi, rastrella ancora il Caffa, passa nel Ghimirra, ed il 12 marzo anche la lontana Magi, protesa verso i confini del Sudan, terra favolosa di caccia grossa, ricca di risorse minerarie, è in nostre mani. Siamo a maggio ed anche nel Giangerò, nel Limmu, nel Cullo, nel Baco, nel Gamò arrivano le nostre colonne, che portano dovunque, per i più aspri sentieri, nei più inospiti villaggi, percorrendo itinerari mai seguiti da Europei, l'affermazione del nostro possesso.

Spirano subito nuove aure e rifiorisce nuova vita per intere popolazioni che non avevano conosciuto che soprusi ed angherie. Così, in meno di un anno, gli sconfinati territori del Galla e Sidama sono stati conquistati ed occupati.

Dovunque fervono ora le opere della pace con lo stesso ritmo che ebbero le operazioni di guerra. Si aprono strade, si costruiscono ponti, si preparano guadi, si migliorano piste, si disciplinano i corsi d'acqua, si scavano pozzi, si incanalano sorgenti, si costruiscono villaggi e paesi, si dà l'impronta della nostra civiltà a tutti i centri dove è un presidio, un comando, un ufficio che rappresenti l'Italia. Soldati ed operai lavorano insieme, sempre con uguale lena; e nel giro di pochi mesi si è riusciti ad insegnare anche agli indigeni a maneggiare pala, gravina e gli arnesi più semplici; i braccianti, tratti anche dalle popolazioni da poco sottomesse, per la prima volta pagati in moneta sonante della loro sudata fatica, vanno diventando bravi e capaci lavoratori, come i nostri ascari.

Gli agricoltori indigeni hanno già conosciuto i nostri aratri

SOLDATI E CAMICIE NERE INIZIANO I LAVORI AGRICOLI USANDO ARATRI GIUNTI DALL'ITALIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

VERDI SCENARÎ DI UNA SUPERBA GRANDIOSITA' E RICCHEZZA... (Arch. Fot. T. C. I.)

che, al posto del piccolo vomere di legno, aprono ora col loro potente sprone profondi solchi in magnifiche terre cui il nostro soldato, anima di contadino, spirito sano di colonizzatore, guarda con ammirata commozione.

Le strade, le piste, i sentieri son diventati sicuri e sono percorsi in tutti i sensi da colonne di macchine, da singole vetture, da grandi e piccole carovane, da viandanti isolati.

I mercati che languivano, i traffici malsicuri, i commerci, tutto risorge e rifiorisce a nuova vita: ogni indigeno si sente tranquillo e protetto, confida nel proprio lavoro, sa che il benessere che è riuscito a procurarsi non gli verrà carpito nè tolto, e guarda con rispetto e riconoscenza alla nostra grande opera.

Chi un giorno percorrerà le strade del Galla-Sidama troverà, lungo le piste, modesti cippi romani, opere semplici e rozze dei nostri soldati, che v'incidevano un nome e una data, a rappresentare le pietre miliari della gloriosa avanzata.

E chi s'accingerà a tracciare la storia dell'impresa africana farà posto alle glorie della Divisione « Laghi » e delle altre colonne che hanno conquistato il Galla-Sidama. Ma la storia non dirà forse la somma di energie, gli entusiasmi, i prodigi di valore compiuti dai singoli e dai reparti, la continuità dello sforzo, le ansie, le fatiche e i sacrifizi che sono stati il prezzo della conquista. Rimarrà però nel profondo degli animi nostri, riconoscente ed immutato, il ricordo dei prodigi di cui è stata capace la nostra gente sobria, forte, resistente a tutti i disagi ed a tutte le fatiche, pura espressione di una razza ancora sana, vigorosa e temprata ad ogni ardimento; rimarrà il ricordo dei magnifici e superbi soldati di tutte le armi, diventati veterani d'Africa, dei bravi e valorosi ascari eritrei e somali, esempio luminoso di fedeltà e di valore, dei generosi infaticabili dubat, capaci di tutti gli slanci. Ricordi sacri che accomunano nella riconoscenza della Patria quanti hanno offerto con dedizione infinita la mente, il braccio e spesso la vita per un'impresa senza precedenti nella storia.

A. DEGLI UBERTI

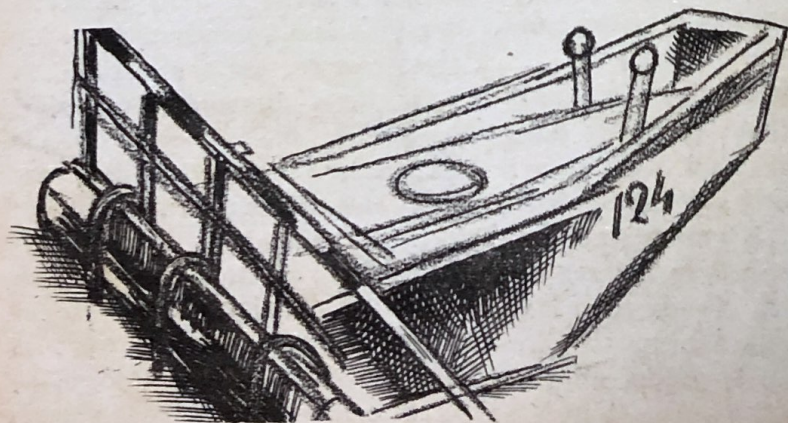
Aspetti vecchi e nuovi del Po

utiamo noi o mutano le cose? Questo è il problema, direbbe Amleto. Certo, se è vero che noi, con gli anni, mutiamo viso sembiante gusti, è verissimo che tutto cambia quaggiù, tutto si trasforma. Nei beati giorni dell'infanzia e della prima giovinezza passati accanto al Po, il fiume mi pareva immutabile, e dopo le assenze brevi lo ritrovavo tale e quale: sembrava, invece, fossi cambiato io.

Oggi, i colloqui col fiume sono più spaziati nel tempo: pochi e brevi. A prima vista tutto mi sembra uguale, in quella dolce e solenne terra della bassa Lombardia dove sono nato. Ecco il fiume, nella sua vigorosa pienezza, passare compatto, sicuro della sua forza, calmo e quasi senza voce. A monte scende da un breve spazio tra cielo e boschi, tra due punte lontane che sembrano unirsi in una linea sola: a valle, la grande sfera d'acqua si allarga per poco e si chiude ancora, limitata da esili strisce di sabbie biancastre, di barene, di pioppaie che si consumano in fondo all'orizzonte. Tutto a giravolte e a curve sinuose, il grande fiume non si offre che raramente nella sua completa maestà. Nello scarno e primitivo paesaggio, tra rive schiette di boschi, tra argini alti, appare come la stessa forza delle cose primigenie.

Invece non è così. Anche l'occhio se ne avvede. Il fiume Padre, il grande fiume italico che porta i dolci flutti all'Adriatico, dopo aver percorso la grande valle frumentaria, granaio dell'Italia, non ha più l'aspetto d'una volta. Gli uomini l'hanno mutato, gli stessi uomini i quali, cresciuti sulle sue rive, ressero, nella preistoria, la furia delle fiumane devastatrici costruendo dighe, conquistando avaramente la terra; gli stessi uomini che poi lo imbrigliarono coi possenti argini alti e solitari sulla pianura, sui quali passano, con tinnir di sonagli e schioccar di fruste, carretti sonori tirati dai pigri buoi dalle lunate corna — a diffondere odor di fieno appena

... ORA I PONTI TAGLIANO, CON LA LORO LINEA BIANCASTRA, LE ACQUE E UNISCONO LE RIVE CHE IL GRANDE FIUME DIVIDE...

falciato — o guizzan rapide le automobili. Non vi sono più soltanto i campanili, sorgenti — sembra — sopra i boschi, a rompere la linea angusta dell'orizzonte; alte torri d'acciaio a traliccio, dietro le quali l'azzurro appare più azzurro, tesson reti di fili che si perdono a vista d'occhio, dopo aver cavalcato le sponde; dritti camini rossi, fumanti, che nei tramonti sembrano candelabri d'oro; chiaviche possenti dai frontoni maestosi come facciate di templi; ponti in ferro, in muratura, in chiatte, gettate, dighe, « porti », raccordi ferroviari e, nei porti, vaporini dalle guance rosso-dipinte come le navi dei Fenici, e barche di ferro e cassoni... Anche le sponde sembrano, e sono, meno frastagliate, più regolari. Dischi bianchi e rossi, quadrati rossi e bianchi, losanghe, segni cabalistici... e fili, fili telefonici, fili telegrafici, fili elettrici... fili, fili.

Oh, non è più solo il Po, il vecchio Po regale,

fluviarum rex Eridanus!

Il fiume non è più solo, i boschi non sono più selvaggi come vergini foreste, i silenzi estatici d'un tempo non imperano più, fugati dalla civiltà e dalle irrompenti necessità della vita.

Il paesaggio d'una volta aveva una suggestione primitiva, quasi sacra. Sono scomparse da anni — e restano nel ricordo della nostra giovinezza — le *molinasse* natanti che macinavano grano notte e dì. Due chiatte scure, tra le quali girava l'enorme ruota nera dalle pale grondanti liquidi covoni di argento: sulle chiatte i casotti di legno, neri anch'essi, dal tetto coperto di canne, sembravano capanne preistoriche di palafitticoli. Sotto la luna, il paesaggio padano vicino ad una *molinassa* acquistava un aspetto tragico. L'enorme massa nera si profilava funerea, quasi, sul cielo, mentre sotto le

ECCO IL FIUME, NELLA SUA VIGOROSA PIENEZZA, PASSARE COMPATTO, SICURO DELLA SUA FORZA, CALMO E QUASI SENZA VOCE.

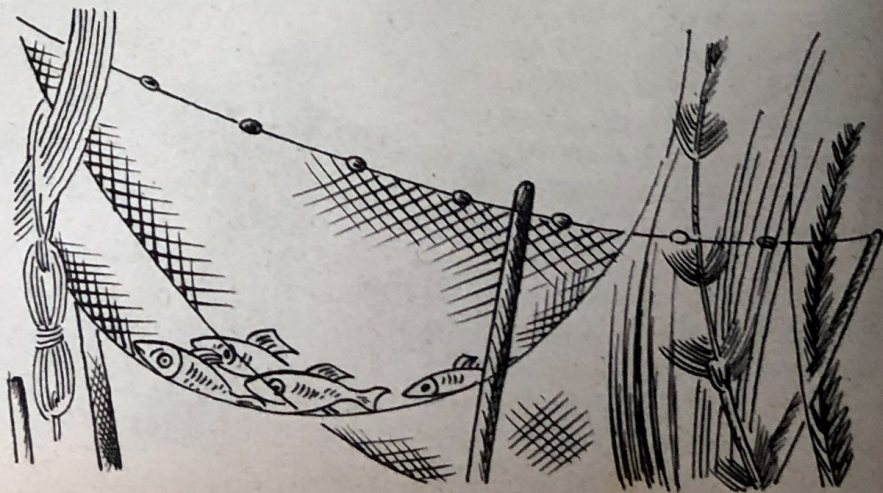
pale cigolanti la luna traeva barbagli e scintillii. E nella notte, sul rumore isocrono lamentevole delle ruote s'udiva, a intervalli, il batter festoso del *ferro* sulla mola, segno al mugnaio che la tramoggia era vuota. Tutto sembrava incanto, favola, nel silenzio incombente. Dove sono le romantiche *molinasse* della nostra infanzia? (Di giorno, romantiche lo erano meno: vi si celebrava talvolta la *gnoccata*, chè i mugnai eran famosi per impastare i gnocchi, offerti, nuotanti nel burro e odorosi di parmigiano, in terrine fumanti). Scomparse perchè, ancorate lungo il filo della corrente, intralciavano la navigazione dei battelli a vapore, forieri d'un'altra epoca.

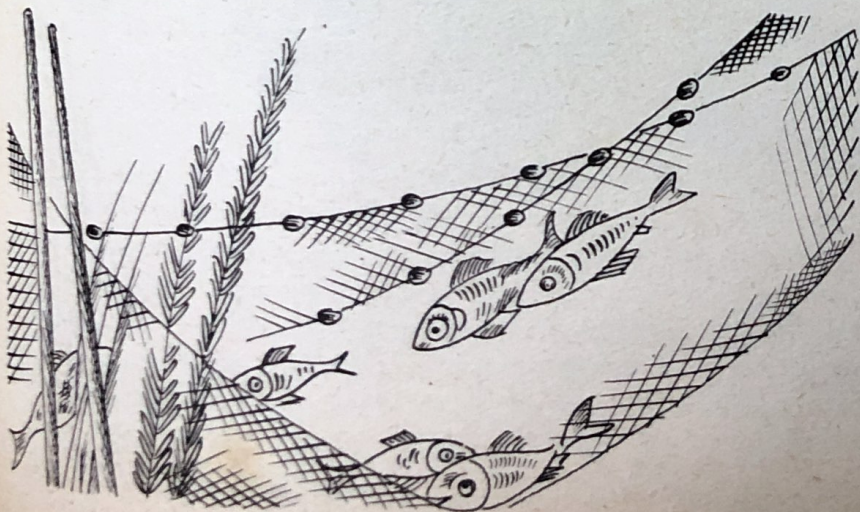
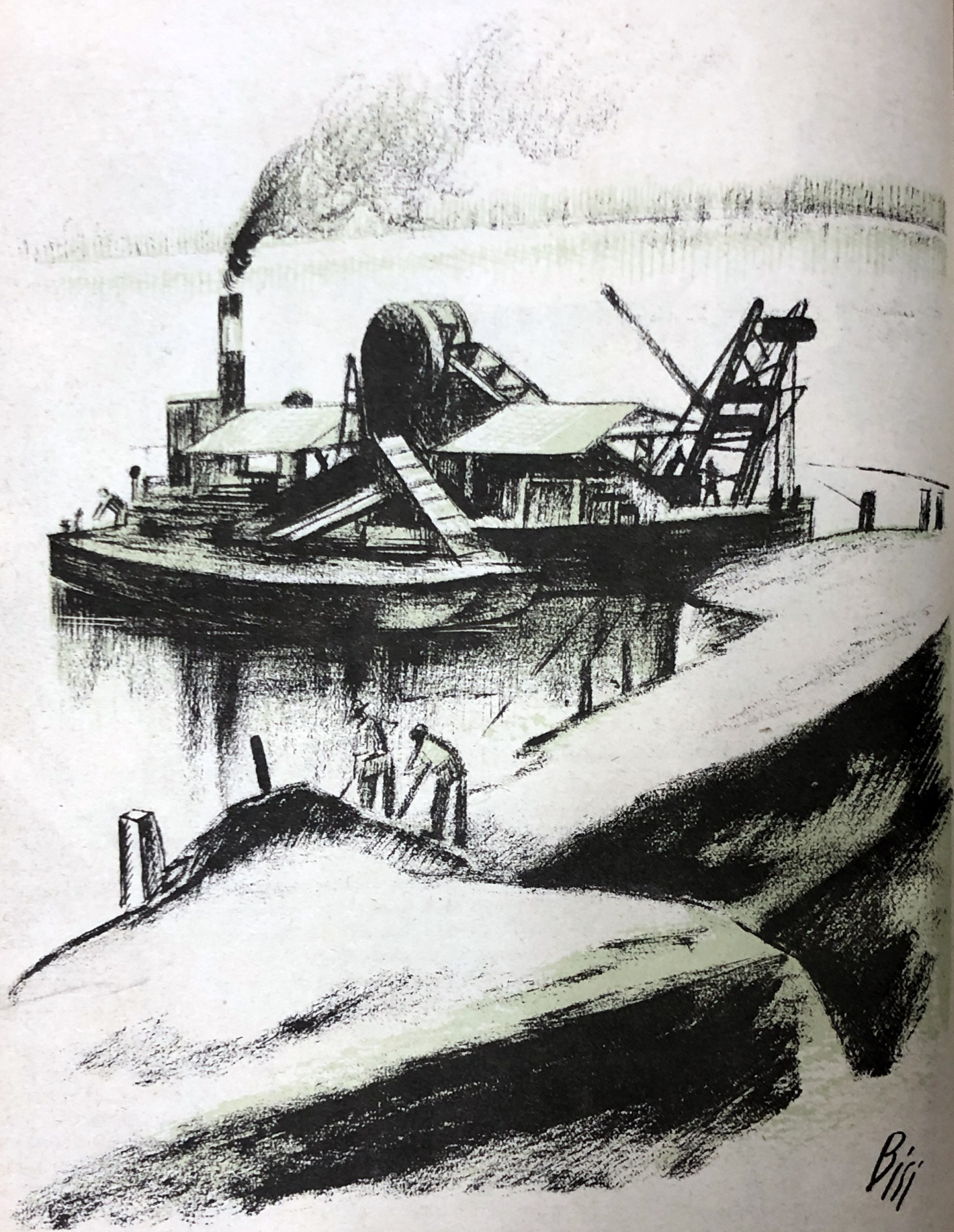
Della folla di macchiette, di gente che viveva sul Po e del Po, sono rimasti i pescatori, i *ranér*, i boscaioli, i guardacaccia, i cacciatori, gente lesta di gamba, indurata alle intemperie, cotta dal sole; sono rimasti i cavatori di sabbia, gli scaricatori di ghiaia. Ma per qualche personaggio nuovo — gli impagliatori di *buzzoni*, gli sterratori che fabbricano i *pennelli*, i pontieri — quanti ne sono scomparsi? Oltre al mugnaio infarinato come un pesce in padella, oltre ai *paroni* che portavano sulla testa la *tachia* — vecchio berretto di feltro a punta, arieggiante l'antico *pètaso* dei marinai — sono scomparse altre figure caratteristiche del fiume, lasciando un nostalgico ricordo in chi le conobbe.

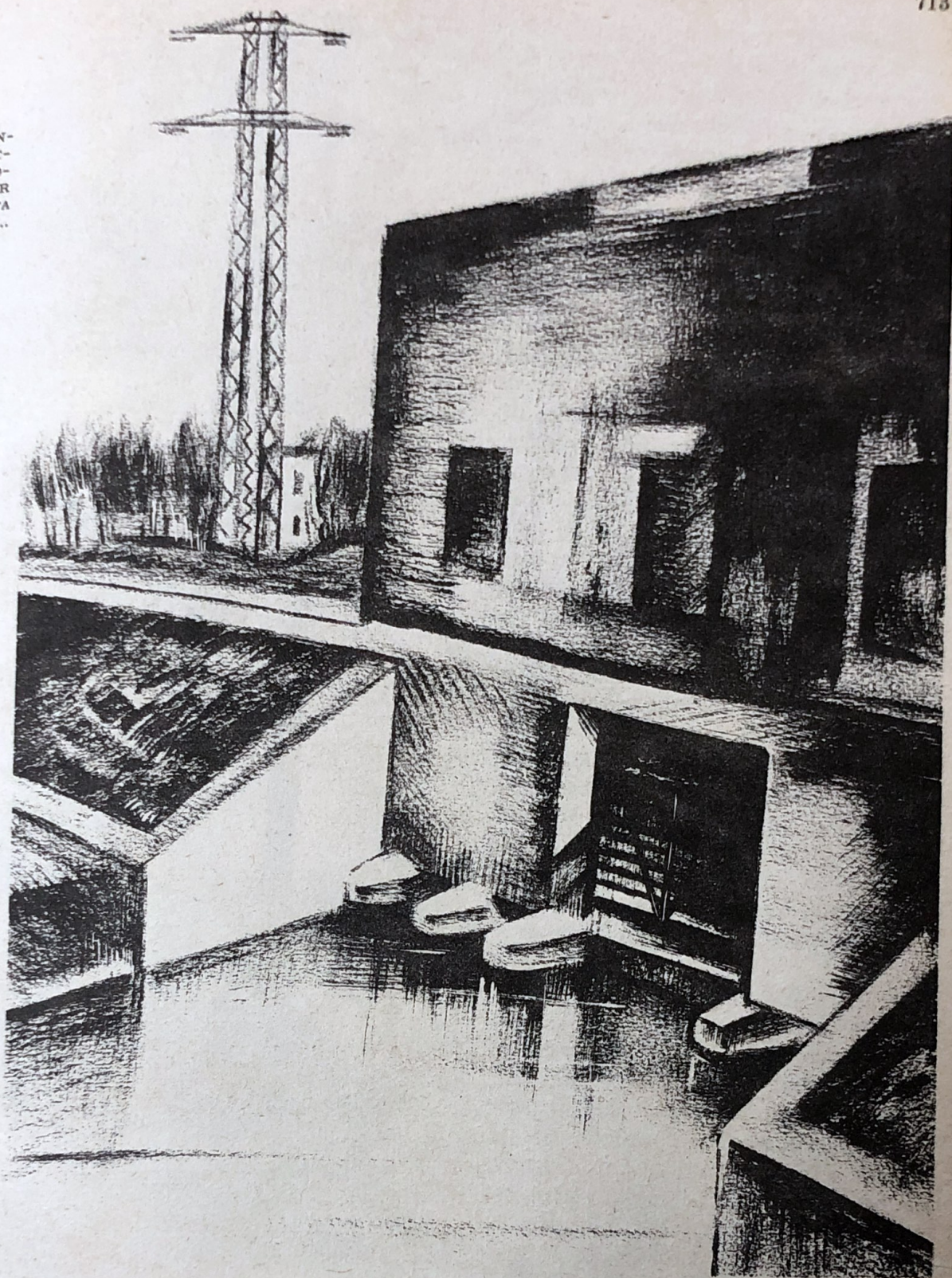
I *commissionari*, che andavano nelle cittadine dell'oltre Po a far spesa per conto di terzi: conosciuti sui mercati come gente di casa, tornavano la sera nei paeselli, con la carriola carica di « commissioni » e gettando un grido caratteristico facevano apparire sulle porte di casa le donne; i raccoglitori di *marsòn*, relitto di legna marcita che scendeva alla deriva sul fiume; i rac-

... LO IMBRIGLIARONO COI POSSENTI ARGINI, ALTI E SOLITARI SULLA PIANURA, SUI QUALI PASSANO CARRETTI SONORI...

coglitori di giunchi, di vimini pei canestrai, i fabbricanti di anitre da giuoco (ora le vendono più belle in città); i raccoglitori d'erbe, di semplici, di legna, di *trogne* o patate dolci. Vecchie figure che si collegano ai tempi lontani e hanno forse come antenati i contrabbandieri di sale sotto i cessati governi, quando il Po era confine tra Stati diversi e talora nemici.

Pescatori. Figure pittoresche dell'infanzia lontana, macchiette indimenticabili e facete, che rispondono a soprannomi curiosi: Rana, Tenclén (piccola tinca), Uslina, Motta; dalle storie quasi leggendarie, dalle imprese memorabili. Che vita! Da ragazzo non avrei mai sospettato che la pesca fosse anche un diporto, un modo per passare il tempo: mentre mi pareva aureolata, se non di eroi-

...I SILENZI ESTATICI D'UN TEMPO NON IMPERANO PIU', FUGATI DALLA CIVILTA' E DALLE IRROMPENTI NECESSITA' DELLA VITA.

smo, certo di fatica e, talora, di rischio. Oggi, la pesca è — giustamente — regolata da leggi precise, da divieti. Non so se allora vi fossero costrizioni o regolamenti, ma i pescatori mi parevano esseri quasi sovrumani, fuori legge, dalla vita eroica degna di tutte le avventure, parenti strettissimi, se non erano essi stessi, dei cacciatori di frodo. Di questa gente ho ricordi precisi, perchè si può dire che la mia infanzia sia trascorsa in quel loro mondo. Bisogna sapere che io abitavo nella parte vecchia del paese, dove, a due passi dall'argine, stanno le casette dei pescatori, dei cacciatori, dei boscaiuoli e dei barcaiuoli — i mestieri son diversi, le persone sempre quelle — tutta gente che vive direttamente o indirettamente del fiume. I tuguri stretti e disuguali s'affacciano col pian terreno al pendio della strada e pare la salgano fa-

LE DRAGHE FUMANTI « DRAGANO » INFATICABILI LA SABBIA DEL FIUME E SONO ANCH'ESSE BIANCHE O ROSSE, COME I VAPORI...

LE CHIAVICHE, LE CENTRALI, LE PRESE D'ACQUA CREATE DALLE BONIFICHE SERVONO PER IMMETTERE LA LINFA VITALE DEL FIUME...

ticosamente: dietro hanno tutti un basso cortiletto fangoso, che sa di pesce, di vimini impregnati di umidità, sul quale sboccano irte scalette consunte dagli anni e dai passi, che sembrano fatte per rompersi il collo. I muri sono tappezzati di reti, di tramagli, di bilancini, di bertovelli. Negli stretti anditi oscuri, zucche piene di polvere, fucili, spingarde per la caccia alle anitre e, alla rinfusa, cumuli di nasse, fasci di fiòcine e di raffi, fòrcole per barbotte.

Quella era la base d'operazione, dalla quale partivano, tutte le mattine che Dio mandava in terra, piovesse o no, i pescatori per le loro imprese. Stando a letto, poichè avevo il sonno leggero, io li seguivo con la fantasia, mentre, tra il lusco e il brusco, cominciavano la faticosa giornata. Benchè il paese fosse sulla riva del Po, a un trar di sasso dall'acqua, i pescatori, e non sapevo immaginare il perchè, non pescavano lì vicino. Mi sembrava invece dovesse essere un mestiere comodo quello: il fiume a due passi, pronto; non c'era, io pensavo, che da tirar le reti, ed esse sarebbero emerse dalle acque piene di guizzanti pesciolini d'argento. Ben diversa la realtà. Facevano chilometri e chilometri di remate, si tuffavano nelle *lanche* o acque morte, vicino al fiume, in certi canali; attraversavano sabbie, boschi, e tornavano a casa affamati, stanchi, impillaccherati, spedati, coi calzoni rimboccati oltre il ginocchio, ma con lo *sbragagn* (una custodia

pel pesce fatta di vimini contesti a forma di mezzaluna) pieno di bottino. Se andava bene erano felici..., se andava male non se la prendevano molto, tutt'al più qualche pittoresco móccolo, ma solo per abitudine, ché, in sostanza, erano sereni. Essi subivano, senza saperlo, la bellezza di quella vita vissuta all'aria aperta, sul grande fiume amato fin dai loro primi anni.

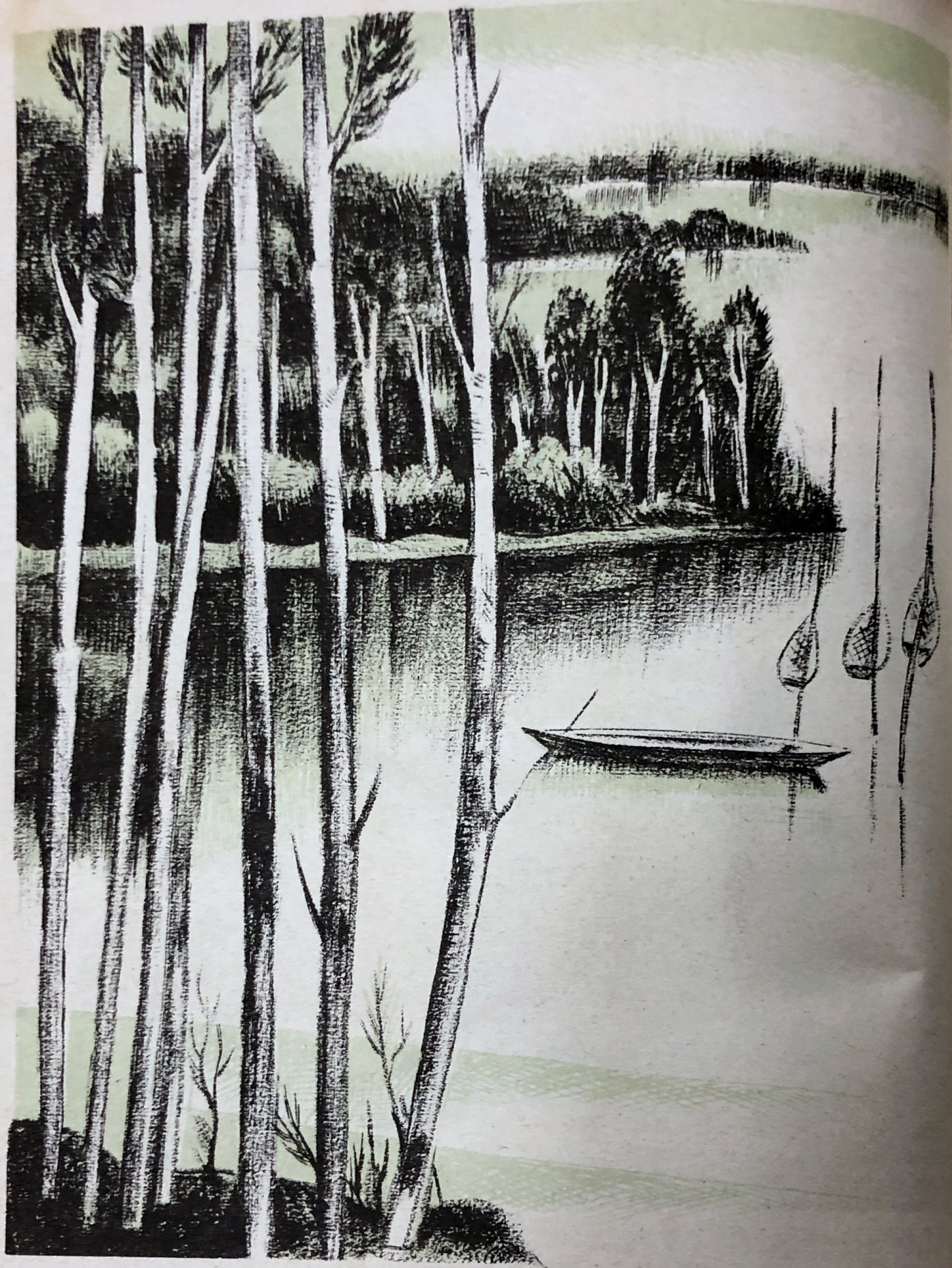
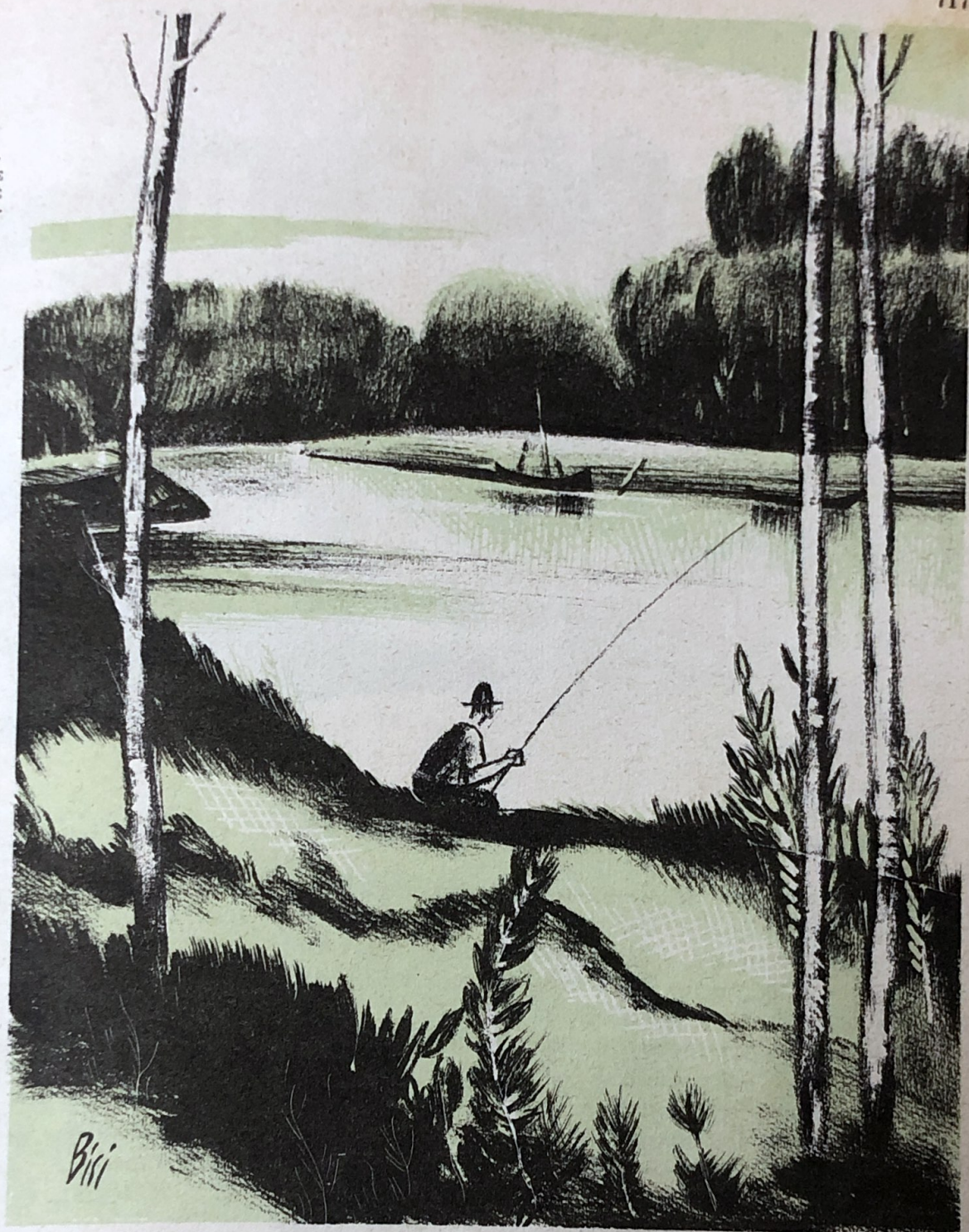
Infatti, per questa gente, il Po è tutto. Ragazzi, vi si tuffano spensierati, guardano estatici i *barbotén* da caccia coperti di cespugli, dai quali spunta la lunga canna della spingarda; giovinetti, indurano i muscoli ai remi, acuiscono l'orecchio e l'occhio alle distanze nei boschi o sul fiume, imparano dagli anziani a scrutare il cielo, il vento e l'acqua, quando e dove è più pescosa; si abituano alla lunga pazienza delle « poste », alla fame, al freddo, al sole ed alla pioggia. Sono alti e bronzei, sobrii e miti. Così campeggiano nei miei ricordi e così li rivedo, anche oggi, quando torno laggiù. Qualcuno dei miei grandi amici d'allora è vecchio e, da filosofo, pesca alla canna seduto sulla riva, tirando lunghe buffate dalla sua chioggiota annerita. Dice che il pesce sembra più scaltro e più avveduto. Diamine, ha imparato anche lui... a stare al mondo!

Più nota fra tutte era la figura del *portinér* o traghettatore. Allora i ponti erano assai scarsi e si attraversava il fiume in barca. Il *porto*, dalla sede leggermente vagante, era il luogo di convegno per l'imbarco e l'approdo. Per le *passate* non c'era orario e chi arrivava non aveva che a sedersi sulla riva e facendo imbuto con le mani intorno alla bocca chiamare il *portinér*. Se il traghettatore era di là, bisognava aspettare che ripassasse; se non si trovava ancora del tutto in mezzo al fiume, poteva darsi tornasse indietro per voi, ma la traversata era una spedizione che aveva di certo quasi sempre l'arrivo, e d'incertissimo l'ora e il tempo. Se poi cadevano i nebbioni, spessi come cortine, densi, che annullavano tutto, sponde paesi barche, chi mai s'arrischiava in quell'infinito? Ora i ponti tagliano, con la loro linea biancastra, le acque e uniscono le rive che il fiume divide. Quelli in chiatte sono dolci archi, con la corda a valle e la curva a monte: sonori, elastici, leggeri, consentono anche essi alla linea del paesaggio, col quale si confondono. Sono d'ingombro alla navigazione indubbiamente, ma quando arriva un vapore o una draga — e un rauco fischio chiede il passaggio — essi s'aprono facilmente, e una campata mobile, con breve manovra di cavi metallici, gira come su una cerniera. Qualche minuto, e poi il ponte si rinchiude, tra l'impazienza di coloro che attendono, sull'orlo del *taglio*, di passare all'altra sponda.

SONO SCOMPARSE DA ANNI LE « MOLINASSE » NATANTI CHE MACINAVANO

E DÌ: DUE CHIATTE SCURE, TRA LE QUALI GIRAVA L'ENORME RUOTA NERA DALLE PALE GRONDANTI LIQUIDI COVONI DI ARGENTO...

I silenzî del Po. Chi non li ha assaporati nelle ore assolate del mezzodì, quando il sole strapiomba e il bosco sembra un immenso organo liturgico; chi non se ne è commosso nelle albe serene e fresche e pure, come nel tempo dei tempi, nelle notti placide e fonde, non sa che cosa sia il silenzio, pervaso d'una grandezza estatica oltreumana. Allora, qualche rara fucilata interrompeva il silenzio, o l'eco d'una frana lontana, una *rünada,* dove l'acqua del Po, corrodendo la sponda, ingoiava la terra; o lo laceravano grida d'uccelli, richiami di barcaioli. Chi avrebbe detto che un giorno sarebbero venuti a violarlo i fischi acuti e lamentosi delle sirene dei battelli a vapore, e poi le draghe strepitose, e i motoscafi scoppiettanti, e il rombo dei motori degli areoplani?

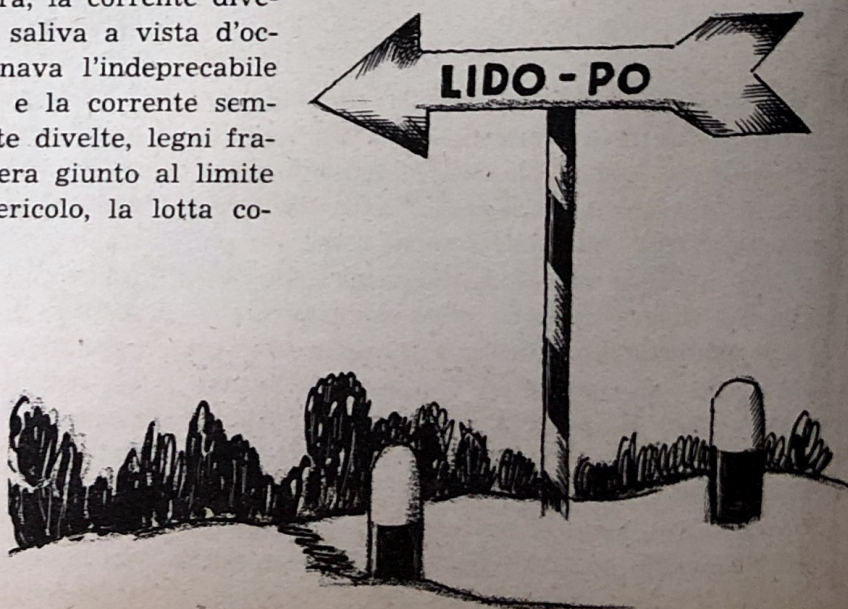
L'azzurro calmo e nitido del cielo padano ora è turbato dai pennacchi di fu-

...RIMANGONO PERÒ LE PIOPPAIE SNELLE, LE BOSCHINE DI TREMULE SOTTILI, DAL FUSTO ARGENTEO COME QUELLO DELLE BETULLE...

...DELLA FOLLA DI MACCHIETTE, DI GENTE CHE VIVEVA SUL PO E DEL PO, SONO RIMASTI I PESCATORI...

mo dei bianchi vaporetti, che si sfioccano poi lenti tra le due rive e rimangono a lungo nell'aria, se non c'è vento. Le draghe fumanti « dragano » infaticabili la sabbia nel letto del fiume e sono anch'esse bianche o rosse come i vapori — ecco un tono di colore aggressivo che i nostri vecchi non avrebbero certo immaginato — ma non camminano. Restano ferme e scavano scavano con un rumore di carrucole, e la sabbia, attraverso lunghi condotti, viene portata a riva: sembrano mostri antidiluviani. I motoscafi, che punteggiano a intervalli il silenzio con le loro fucilate, sono ormai sempre più frequenti nel paesaggio padano: ne costituiscono quasi il necessario complemento.

Nè basta. C'è una guerra — a base di draghe e di fatiche d'uomini — tra il Po e i suoi dominatori. A tratti, lungo le «curve», nei «cantieri», sorgono baracchette di legno, coperte di cartone incatramato, le quali fanno pensare alle baracchette di un'altra guerra. E vi sono anche lì *scartoffie* e apparecchi telefonici da campo; ma, invece di ufficiali e di soldati, ingegneri, sterratori, carriolanti, i quali, attuando una delle più potenti opere del Regime, imbrigliano le acque, difendono le rive, costruiscono chiaviche, tagliandole negli argini, lanciano « pennelli » contro la voracità della corrente, e a poco a poco le nuove sponde, fatte di ciottoli e di *buzzoni*, valida difesa delle terre in golena, regolatrici della na-

...IL PO HA OGGI MUTATO IL SUO ASPETTO ANCHE IN UN ALTRO MODO: E' DIVENTATO IL MARE DI CHI NON HA IL MARE...

vigazione, si ricoprono d'uno strato di erba verde, sì che all'aspetto rassomigliano alle vecchie *piarde;* ma il Po non si lascia ingannare, e sa che sotto quella zolla verde v'è la saldezza del riparo, come sotto la polpa tenera della pèsca v'è la durezza del nòcciolo.

Pane, del resto, per i suoi denti. Con queste opere di regolamentazione, ogni pericolo grave scompare e per l'avvenire neanche i territori in golena subiranno il furore delle acque devastatrici. La « piena » oggi non fa molta impressione, ma una volta, che angoscia! La paura del Po, la *Guardia al Po*... Quando, in novembre o a primavera, crescevano le acque, il fiume torbido giallo convogliava isolotti di spuma giallastra, la corrente diveniva più rapida e rumorosa, l'acqua saliva a vista d'occhio e, ora per ora, l'idrometro segnava l'indeprecabile ascesa. Cresceva il croscio del fiume e la corrente sempre più rapida trascinava rami, piante divelte, legni fracidi, foglie, carogne. Come il livello era giunto al limite della « guardia », cioè al segno di pericolo, la lotta cominciava e i due avversari di fronte, il fiume e l'uomo, s'impegnavano a fondo. Dalla parte dei campi, sui terrapieni equidistanti, in fianco all'argine, segnati con numeri progressivi, s'innalzavano i « casotti » per le guardie; si preparavano i drappelli, gli uffici telegrafici dei paeselli disseminati lungo le rive facevano orario continuo, e dalla Becca s'attendevano notizie. Badile ad armacollo, lanterne in mano di notte, le guardie si suddividevano l'argine in zone e lo sorvegliavano attentamente. Bastava — chissà? — la galleria d'una talpa, un po' di terra smossa, un sifone, per produrre una catastrofe. Intanto, nei Magazzini idraulici si preparavano febbrilmente sacchi e gabbionate e si prendevano disposizioni per la difesa degli argini comprensorî. Dalla Becca arrivavano i bollettini. « Cresce tanto all'ora,

... UNA VOLTA, I PAESETTI SPARSI SULLE SPONDE E CHE PAREVANO MANDARE I CAMPANILI CURIOSI A SPIARE, SOPRA L'ARGINE...

cresce di più. C'è molta acqua che deve arrivare »: e i cuori si stringevano in un'angoscia inesprimibile.

Di notte, lo spettacolo era pauroso. Noi ragazzi, allegri per la novità, si andava sull'argine, ai « casotti » segnati dalle torce a vento, dove gli uomini si scaldavano attorno ai fuochi, fumando nelle corte pipe e commentando gli avvenimenti che erano nel cuore di tutti. Altri fuochi lucevano lontano, disseminati in lunghe file sull'argine maestro, e parevano profondare nelle tenebre. Dall'altra parte, quasi a pelo del ciglio, il fiume gonfio, minaccioso, rabido di spume, terribile. Mite vegliava qualche stella che si rispecchiava nelle acque fosforescenti pel riverbero dei segnali luminosi. La gran voce del bosco passava come un turbine sugli uomini senza sonno: crosciava l'acqua nell'ombra contro i tronchi degli alberi con un cupo fragore, e di tratto in tratto, al soverchiar di qualche arginello o di qualche chiusa improvvisata, s'indugiava, quasi, in uno sciacquìo blando, per poi riprendere il barbaro canto della sua fuga. Il richiamo delle guardie per l'appello del turno era lamentevole e impressionante. Si vedevano lanterne vagare nel buio, sventagliando fasci di luce sulle acque nere, la finestra dell'ufficio postale illuminata, occhio senza sonno, e, dentro, il ticchettìo esile del tasto sembrava la voce angosciosa del paese pericolante. La popolazione rimaneva qualche ora sull'argine ad aspettar notizie, a guardare il bosco sommerso; sul tardi, tutti rincasavano, preoccupati, e non restavano che i crocchi degli uomini intorno ai fuochi, pei turni di guardia. A notte alta, quando il paese era immerso nel suo sonno inquieto, vegliava solamente l'ufficio telegrafico, si alternavano pattuglie, e nel silenzio, grave di minaccia, passava sul borgo prostrato la grande *voce* del bosco e quella più grande delle acque turbinose.

L'alba livida e tragica s'alzava sul fiume. I guardiani, tornati dal

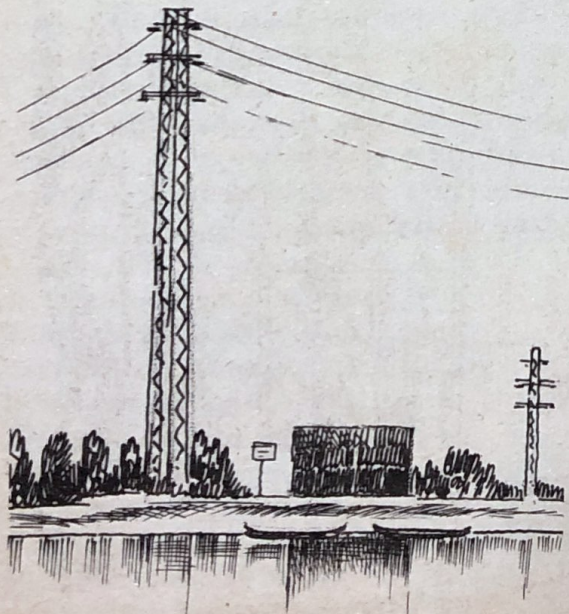
... ALLA ESASPERANTE LENTEZZA DEI TRAGHETTI CON LE NERE E TOZZE BARBOTTE INCATRAMATE...

ti e di tragedie. E chi ha udito la voce del Po irato, certo non la dimentica più. E chi ha visto, di giorno, il fiume trattenuto dai due argini, gonfio, mugghiante, minaccioso, non lo dimentica più.

Oggi il pericolo è scomparso. Il Po è non solo domato, ma regolato e sfruttato: le chiaviche, le centrali, le prese d'acqua create dalle Bonifiche servono per immettere la linfa vitale del fiume ad irrigar coltivi, a difenderli contro la siccità: così l'acqua, che una volta impauriva l'uomo e lo danneggiava, ora lo serve.

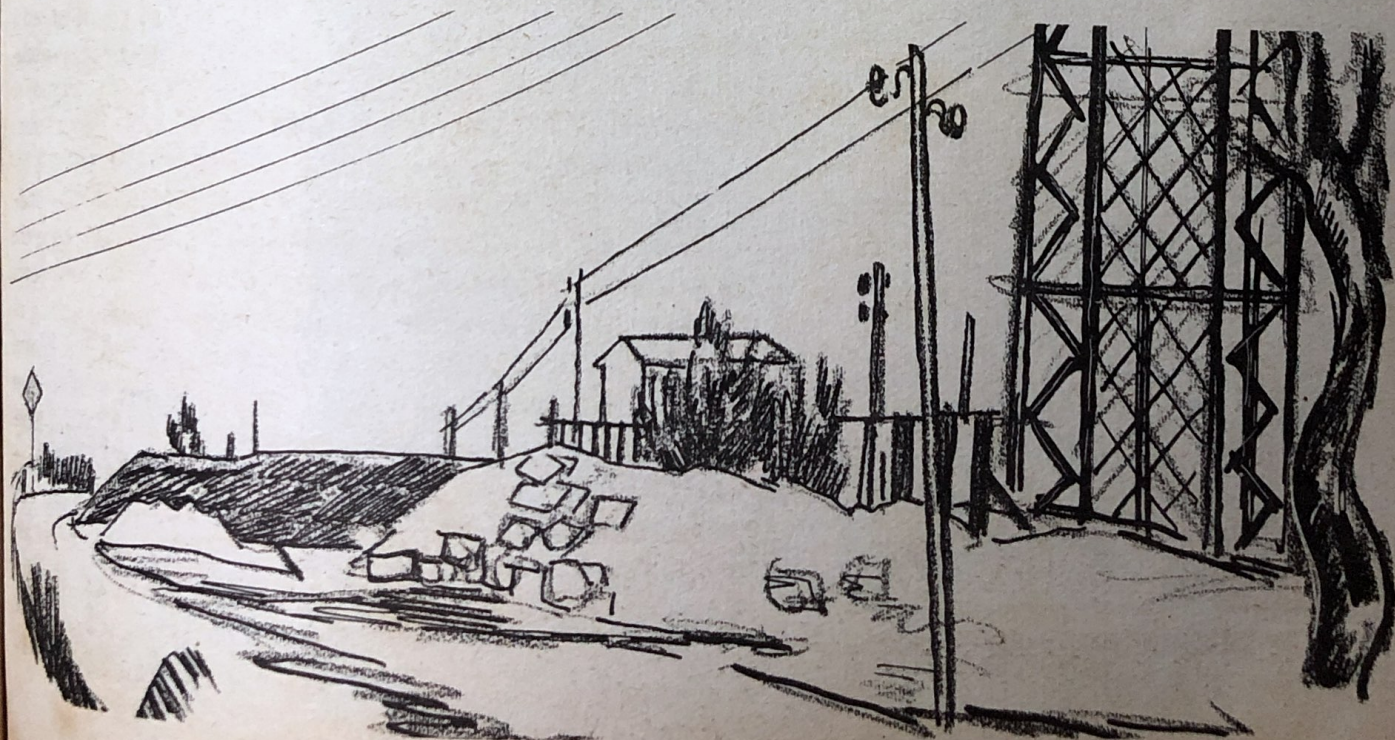
Mutata la vita, mutata l'atmosfera. Agli idillii torpidi dei pigri mulini è succeduto il rombo dei motori, alla esasperante lentezza dei traghetti con le nere e tozze barbotte incatramate, la sicurezza dei ponti sui quali passa vorticosa la vita coi suoi traffici; le tarde possenti magane, tirate dai cavalli all'alzaia, vennero sostituite dai battelli onerari e dai barconi trascinati dai rimorchi a scoppio. Tutto è più vivo, più energetico, più rapido: è l'oggi dinamico, in confronto dell'ieri, passato remoto...

turno, si buttavano sotto il « casotto » a dormire, o parlottavano stanchi e pieni di freddo. Qualcuno diceva: — Se venisse la « rotta »! — Ed ecco storie di rotte famose, che hanno lasciata traccia nei nomi rimasti in Padania: « Le Rotte », « Il Bugno », « Villarotta », « La Tagliata »; testimonianze di sconvolgimen-

Ma il Po ha oggi mutato il suo aspetto anche in altro modo. E' diventato il mare di chi non ha il mare, ed i nostri vecchi guarderebbero stupiti, fors'anche scandalizzati, l'umanità, che d'estate, in costume da bagno, si immerge nell'acqua. Riabilitata dopo tanti pregiudizi, l'acqua del Po dona ai rivieraschi le linfe salutari, i boschi offrono le ombre amiche, le limpide sabbie il candido calore. Una volta i paesetti spersi sulle sponde e che parevano mandare i campanili curiosi a spiare, sopra l'argine, il crescer delle acque, erano rappresentati a riva da una freccia indicante il *porto:* oggi frecce enormi indicano le spiagge fluviali, i bagni. Quasi tutti i paesi padani hanno il loro Lido, la spiaggia, il chiosco. E veramente il Po ora è per migliaia e migliaia di bimbi — e anche di adulti — il mare. Le colonie fluviali ed elioterapiche si sono moltiplicate. Accanto a quelle pei piccoli, ecco le spiagge pei grandi, ecco file di cabine vivaci e di policromi ombrelloni, ecco rotonde e terrazze dove pazze e chiassose orchestrine invitano al ballo. *Où sont les neiges d'antan?*

Nelle giornate estive schiere di bimbi corrono lungo le sponde benedette, si stendono al sole sulle nitide e scintillanti sabbie e al mattino e alla sera cantano in coro, mentre il tricolore sale sul pennone. Ecco un'altra benemerenza — insospettabile un tempo — del vecchio Po, il quale sembra ringiovanirsi al contatto dell'infanzia che s'apre alla vita.

Cambiato dunque l'aspetto esteriore, anche se è rimasta la dolcezza dell'orizzonte. Ma se sono scomparsi i vapori con le vele rance; se le immense pioppaie, decimate durante la guerra e nel dopo guerra, hanno perduto la vergine maestà primitiva; se i ponti di ferro sembrano tagliare crudamente il paesaggio e i tralicci delle aeree torri, pei fili ad alta tensione, ingabbiare il cielo; se la quiete delle mormoranti solitudini è rotta dagli ùluli rauchi delle sirene e dagli scoppi dei fuoribordo; se le placide e silenti notti di luna sono contaminate dalle luminarie dei padiglioni per ballo, non importa. Scomparsi i boschi antichi, rimangono le pioppaie snelle, le boschine di trèmule sottili, dal fusto argenteo come quello delle betulle, sinfonia di bianco e di verde, che sembrano pettinare le soffici nuvole del cielo; è rimasta la purità delle chiare albe, la dolcezza infinita dei rossi tramonti, in nessun luogo così dolci come nell'atmosfera un poco umida dei boschi.

... A TRATTI, LUNGO LE « CURVE », NEI CANTIERI, SORGONO QUA E LA' BARACCHETTE DI LEGNO...

Ma soprattutto, in cambio della vecchia poesia romantica, abbiamo una poesia più viva, più dinamica e ugualmente

...LA DOLCEZZA INFINITA DEI ROSSI TRAMONTI, IN NESSUN LUOGO COSÌ DOLCI COME NELL'ATMOSFERA UN POCO UMIDA DEI BOSCHI

suggestiva: la sicurezza che il fiume non devasterà più i coltivi, rapinando e distruggendo la sudata fatica dell'uomo e la bionda gloria delle messi; la certezza che tutti gli anni l'acqua del fiume, la sabbia splendente, l'aria profumata dei boschi doneranno ai figli, con la bronzea patina del sole, la ricchezza della gioia e della salute.

Nuova poesia, nuova dolcezza. Così tra le memorie romantiche d'un tempo, i cari ricordi un poco sbiaditi, le figure scomparse, che sono come il patrimonio soave della nostra infanzia, è entrata — trionfante — una nuova vita, una schiera di cose nuove, di personaggi nuovi; mentre il vecchio fiume continua, benefico infaticabile sereno, il suo corso sino alla foce, a compiere il suo destino e a confondersi nel mare.

GIANNETTO BONGIOVANNI

Disegni di Carlo Bisi

IL GIARDINO ZOOLOGICO DI ROMA

NEL XXV ANNIVERSARIO DELLA SUA FONDAZIONE

Venticinque anni di vita non sono molti per un giardino zoologico, ma costituiscono un ragguardevole ciclo quando, come oggi lo Zoo di Roma, esso può degnamente competere con i più importanti istituti del genere che stanno per raggiungere il traguardo del secolo, come il Giardino zoologico di Berlino, o l'hanno già varcato, come quello di Londra.

Se è stato uno degli ultimi a sorgere, il nostro Giardino Zoologico ha però avuto il considerevole vantaggio di approfittare delle molteplici esperienze già fatte, e di poter applicare i nuovi criteri formulati da Carlo Hagenbeck, specialista insuperato in fatto di cattura di belve e loro acclimatazione lungi dai paesi di origine.

Agli esponenti della benemerita Società Anonima, costituitasi in Roma nel 1909 per la fondazione dell'Istituto, egli scriveva in questi termini: «Io vi prometto di costruire un giardino ancora più interessante del mio giardino di Stellingen,

TESTA DI LEONE DEL SENEGAL.

LEONE DEL GIUBA E LEONE DEL SENEGAL.

LEONI SOMALI.

perchè posso far qui, in virtù dell'eccellente clima, la cosa più bella che mai abbia fatta, riunendo insieme zoologia e botanica; ciò che mi è stato impossibile nel Nord. Posso, infatti, ideare un giardino zoologico tale, che rappresenti un Istituto da poter rivaleggiare, da ogni punto di vista, con qualsiasi istituzione del genere ». E non furono queste, parole vane.

Ottenuta infatti dal Comune, a questo scopo, la concessione di una località a nord-est di Villa Umberto, ai primi di maggio del 1909 si iniziarono senz'altro i lavori di sterro e di adattamento, e si continuarono con tale alacrità, che sul finire d'ottobre dell'anno successivo potevano dirsi compiuti. Si trattava ora di popolare questo luogo vario e incantevole, costituito da un susseguirsi interminabile di piccoli laghi, isolette, caverne, boschetti, colline in miniatura e rocce in tutto simili al naturale.

Il 2 novembre di quello stesso anno 1910 giungevano a Roma oltre mille esemplari della fauna esotica, trasportati direttamente dalla Germania in un treno speciale di ben venticinque vagoni. La gente — come si legge nei giornali di allora — si riversò tutta nelle strade adiacenti alla stazione ferroviaria, per assistere alla sfilata di questo strano corteo, che si avviava di notte dallo scalo a Villa Umberto. Passavano a uno a uno, sotto gli occhi stupiti del pubblico, bestie di ogni genere: giraffe, struzzi, leoni, tigri, bufali, leopardi, zebre e un'infinita varietà di scimmie; e ancora, ippopotami, foche, elefanti, coccodrilli e uccelli d'ogni colore e d'ogni specie.

Nei giorni che seguirono, il Giardino fu affollatissimo, e divenne ben presto un centro di ritrovo e di divertimento senza rivali.

Pur troppo, però, [illegible]gli anni immediatamente pr[illegible]denti la Guerra Mondiale, p[illegible]n complesso di circostan[illegible]he qui non è il caso di ri[illegible]re, ad un certo momento [illegible]ose la necessità del riscatt[illegible] Giardino Zoologico da [illegible]e del Comune.

Incominciò, quin[illegible]un periodo di assestame[illegible]che si protrasse a lungo, f[illegible] giunse il 1924, anno in [illegible] sotto l'egida del Regim[illegible]ascista, che non conosce di[illegible]ltà nè indugi, il benemerit[illegible]istituto entrò in una fase di vera rinascita, sì che la gestione si chiudeva finalmente in attivo, dopo tanti esercizî deficitarî.

Alla fine del 1925 il Giardino Zoologico, che già comprendeva 1520 esemplari, si avviò, sotto un indirizzo unico e organico, a raggiungere la fama che in seguito conseguì e che lo ha reso un istituto di importanza nazionale.

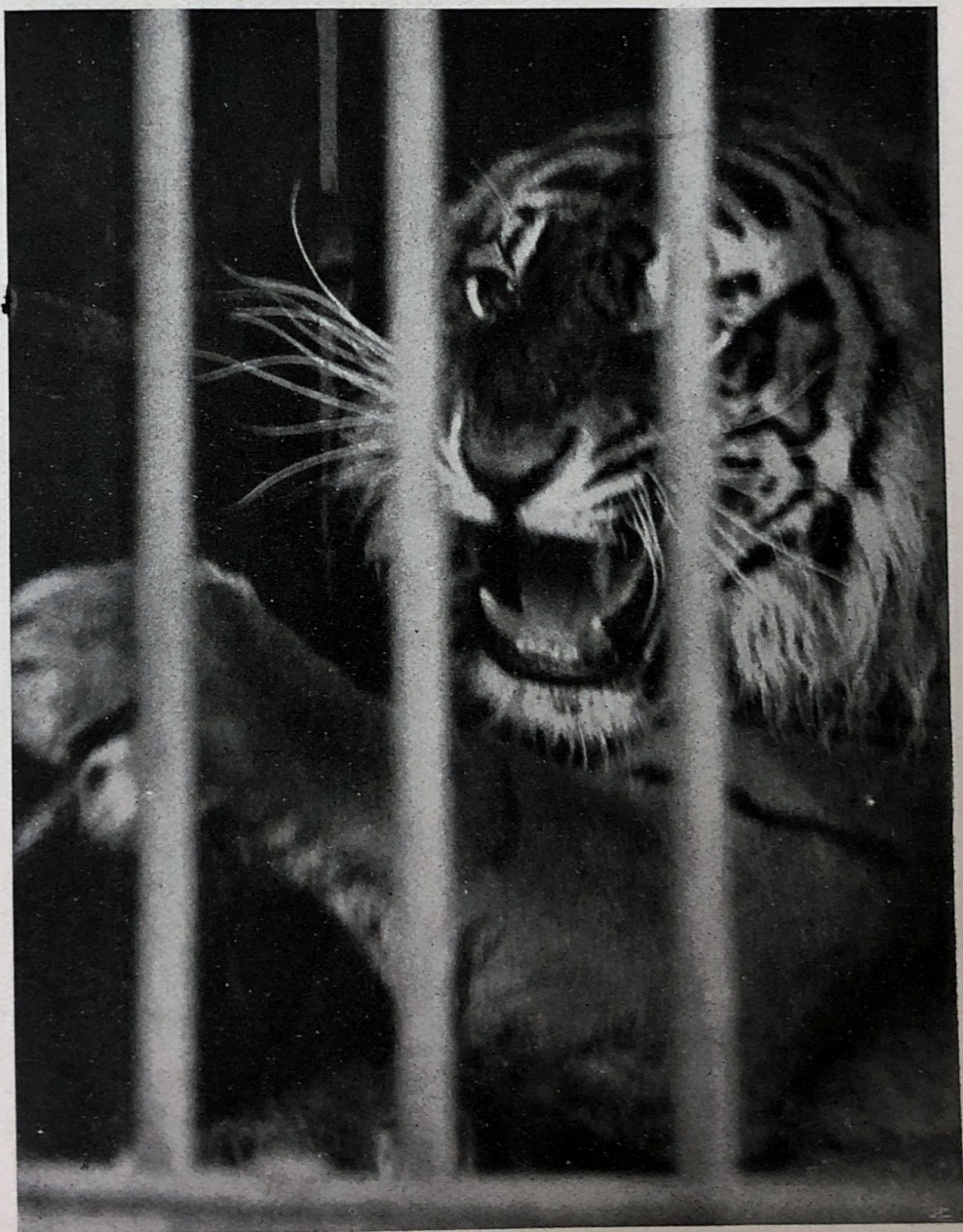
Si impose allora la necessità di aumentare notevolmente le collezioni esistenti e, in conseguenza, di ampliare adeguatamente i recinti e ricoveri del Giardino stesso. Molte opere degne di ammirazione furono allora iniziate e presto condotte a termine: tra le opere maggiori, il grande viale che sbocca nel piazzale d'ingresso; la grandiosa scalea di Valle Giulia, che dà accesso ai nuovi reparti; il bacino delle otarie; la casa delle giraffe in stile moresco; la rupe dei piccoli mammiferi; i recinti dei licaoni e quello dei grandi ruminanti; la fagianaia e la immensa gabbia per gli animali di alto volo; con la conseguente [illegible]nsione della superficie tot[illegible] circa sedici ettari di terr[illegible]

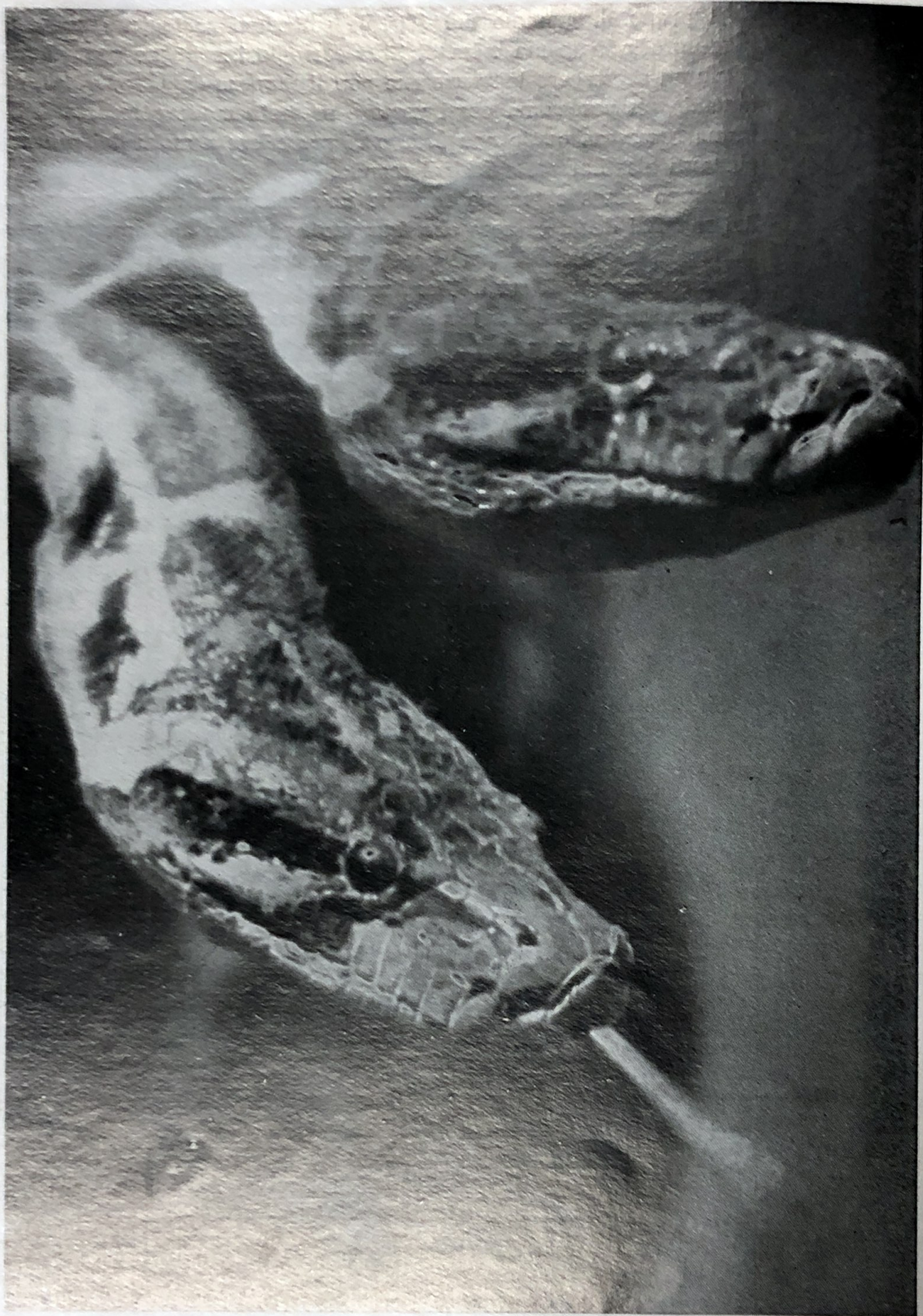
Si fecero, inoltre, [illegible]ntagioni di flora region[illegible]ffinchè ogni animale veniss[illegible]trovarsi, nei limiti del p[illegible]le, come nel suo ambie[illegible]aturale. Ne risultò una [illegible]ografia esotica, quanto mai [illegible]ttoresca e suggestiva.

Al primo di gennaio del 1937 le collezioni zoologiche avevano raggiunto la cospicua cifra di 3195 esemplari, sebbene oggi si miri più ad accrescere le specie che non il numero degli individui, ottenendo un panorama assai vario e in certo modo completo della fauna terrestre, quale non è dato di possedere a molti dei più importanti giardini zoologici del mondo.

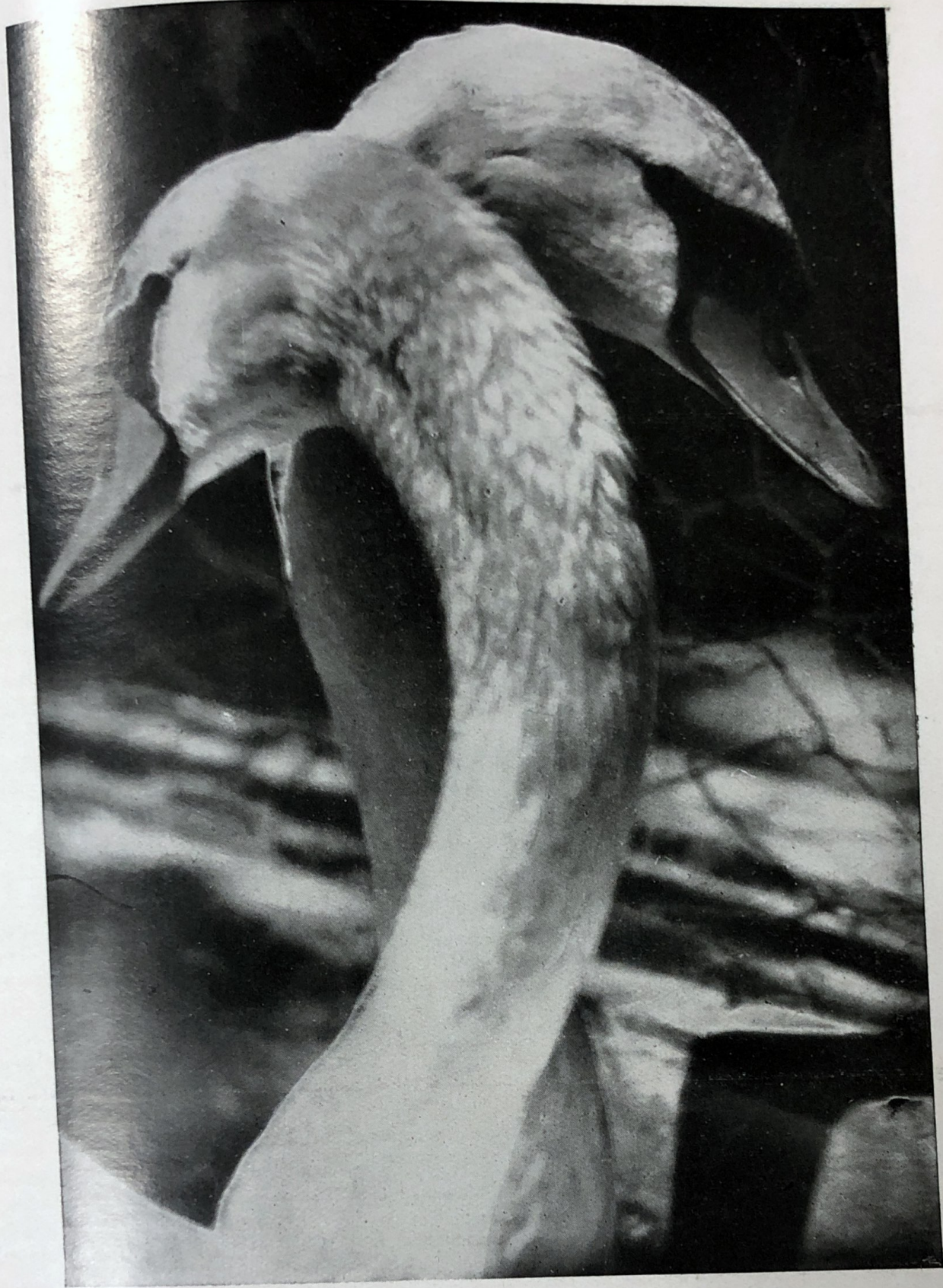
Troppo lunga e tediosa sarebbe un'elencazione anche sommaria dei soggetti degni di nota che figurano nello Zoo di Roma: ricorderemo soltanto alcune rarità eccezionali, come l'antilope bongo (*Boceros euriceros*), di cui il Giardino possiede due esemplari: un maschio catturato nel Tanganica e una femmina originaria del Congo belga (Londra sola ha due femmine di queste specie e New York una femmina soltanto). In Europa, lo Zoo di Roma è unico possessore dell'aquila delle scimmie (*Pythecophaga joffreyi*), rarissimo rapace delle Filippine; e, oltre il nostro, soltanto lo Zoo di Monaco può vantare il kiang (*Equus kiang*), ormai irreperibile o quasi.

Altrettanto rari sono le antilopi delle paludi, il cavallo di Przewalski, gli asini di Dancalia, il bisonte europeo, la foca elefantina, il semnopiteco del Siam, per tacer d'altri.

A queste rare collezioni di animali viventi fanno degno riscontro quelle di animali impagliati, raccolti nel Museo Civico di Zoologia, che fino dal 1932 ha avuto la sua sede nella degna cornice

TIGRE DEL BENGALA O REALE.

PITONI.

del Giardino. In un primo tempo il Museo fu costituito per la maggior parte con gli esemplari che già formavano il Museo dell'Istituto Zoologico della R. Università di Roma; ma non tardarono ad affluirvi collezioni di notevole importanza, frutto quasi sempre di generose oblazioni. Ricorderemo tra queste la collezione di molluschi di tutti i mari, donata dai fratelli Ragacci, ricca di ben 90.000 esemplari, alcuni dei quali rarissimi; quella di crostacei raccolti dal capitano Cherchia sulle coste della Patagonia, e quella composta di oltre 500 uccelli di varie specie raccolta dal Conte Vinci nei dintorni di Addis Abeba, a cui vanno aggiunti soggetti particolarmente rari, come il pinguino artico (*Alca impennis*), che rappresentano specie presso che estinte da oltre un secolo. Si sta inoltre ordinando la celebre collezione ornitologica del Conte Arrigoni degli Oddi, donata a S. E. il Capo del Governo e da questi destinata al Museo di Zoologia, il quale sarà presto arricchito anche da altre rare collezioni, come quella del comm. Luigioni, comprendente tutti i coleotteri del bacino mediterraneo.

Attiguo e comunicante col Museo di Zoologia è il Museo Coloniale, superba istituzione sorta a

CIGNI.

cura del Ministero delle Colonie, il quale, con le sue collezioni etnografiche, arricchitesi ultimamente con i cimeli della guerra d'Africa, integra il materiale di studio posseduto dal Giardino e dal Museo Zoologico.

Tratteggiata così per sommi capi la storia dello Zoo di Roma, che lo scorso anno compì — come abbiamo detto — il suo primo glorioso venticinquennio di vita, conviene segnalarne le principali attrattive, per invogliare coloro che ancora non lo conoscessero a visitarlo — potendo — al loro primo passaggio dall'Urbe.

Entriamo dall'ingresso principale, guardato da monumentali colonnati in stile barocco, armonizzante con lo stile di Villa Umberto, e sostiamo un momento nell'ombroso piazzale, che spiega subito alla nostra ammirazione una lussureggiante vegetazione di svariatissime piante esotiche, onde l'ambiente acquista un aspetto quasi tropicale. Qui elevano le loro flessuose ramificazioni alcuni gruppi di magnifiche *Phoenix jubae* delle Canarie, cui si alternano palme dattilifere africane e araucarie del Brasile. La Cina è rappresentata dall'albero della canfora, il Cile da un florido cocco, il Giappone da piante di banane dalle larghe foglie, cui fan corona superbi

HULMAN.

esemplari di *Aro* della Virginia, di *Cordyline australis* della Nuova Zelanda, di *Washingtonia filifera* della California.

Volgendo i nostri passi a destra vedremo subito elevarsi, al principio del viale, la mole imponente della casa dei pachidermi, provvista di una grande vasca interna ed esterna per gli ippopotami, e i ripari per i rinoceronti.

Di fronte, si svolge un grande recinto, originariamente chiamato « Il Paradiso », che meglio si poteva dire « Arca di Noè », perchè v'erano frammisti animali di ogni specie in una grande promiscuità. Oggi i dromedari e i cammelli vi possono spaziare in un tratto quasi desertico, i lama vi hanno i loro dirupi sul tipo delle rocce andine, e le zebre un verde pascolo... quasi africano.

Una collina pittoresca si erge a sinistra, sull'alto della quale si notano alcune costruzioni di carattere rustico: sono le abitazioni degli animali da montagna, dei mufloni sardi dalle corna ricurve, degli agili stambecchi, dei thar, dei camosci, ecc. Non lontano vivono i tapiri della Malesia e d'America.

Proseguendo verso l'ingresso di via Aldrovandi, per il viale fiancheggiato da rigogliosi pini dell'Himalaia, da cedri africani della varietà atlantica e da cedri del Libano, giungiamo al piazzale degli orsi, ombreggiato da maestose conifere, tra cui si elevano due magnifici esemplari di cedro dell'Himalaia e abete di Grecia, nonchè una superba *Deutzia scabra*, mirabile a primavera, quando si veste della sua fioritura bianco-rosata di grande effetto.

Il reparto degli orsi abita su una gran rupe, dove essi vivono nell'illusione di una piena libertà, essendo presso che invisibile la grande fossa che separa il loro regno dal viale del giardino. Il recinto contiene inoltre tre grandi gabbie, una delle quali è occupata da un orso siberiano di enorme mole e di cattivo carattere, e quindi in prudente segregazione cellulare, mentre un apposito recinto è abitato dall'orso d'Abruzzo, di cui lo Zoo di Roma possiede l'unico esemplare che non viva in libertà.

Ancora pochi passi, e la zona del lago ci presenterà uno spettacolo davvero mirabile e tale da suscitare la più incondizionata ammirazione. Di qui si scoprono i vertici delle frastagliate rupi dei grandi carnivori e le alte voliere dei rapaci, chiuse in una densa cortina di verde digradante in tutte le tonalità. In basso, poi, lo specchio del lago, solcato in ogni senso da candidi cigni e da variopinti palmipedi di ogni specie, in mezzo ai quali risaltano, in gruppi appartati, i pellicani dall'ampio becco e i rosei fenicotteri dalle lunghe gambe, offre al visitatore uno spettacolo che lo inchioda a lungo sul ponticello rustico gettato attraverso il laghetto, a rimirare con vivo compiacimento quella scena arcadicamente idilliaca.

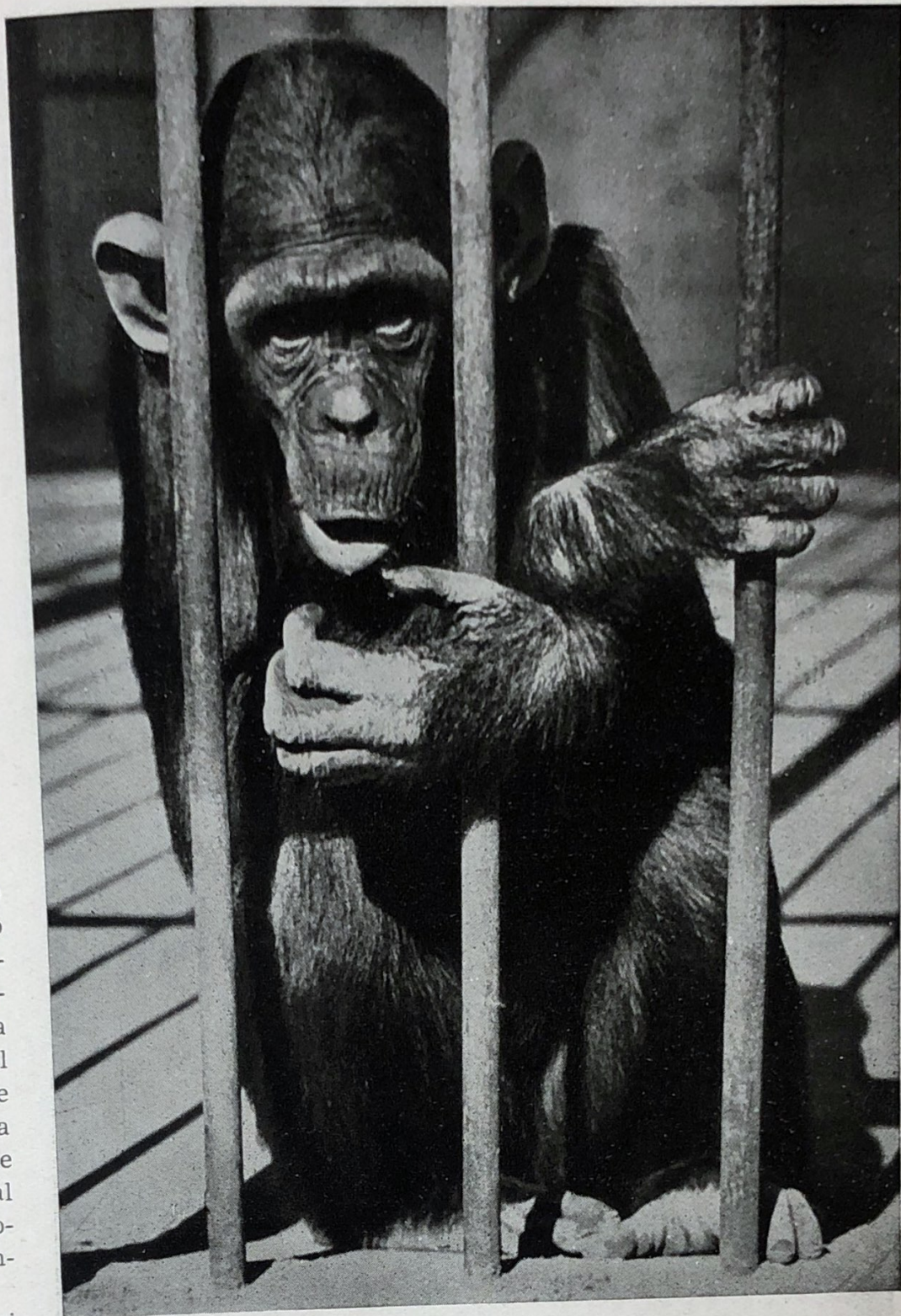
La flora esotica che veste le rive del lago contribuisce notevolmente ad abbellire il quadro: rigogliosi tigli d'America s'alternano con magnolie dell'Himalaia, in mezzo a una

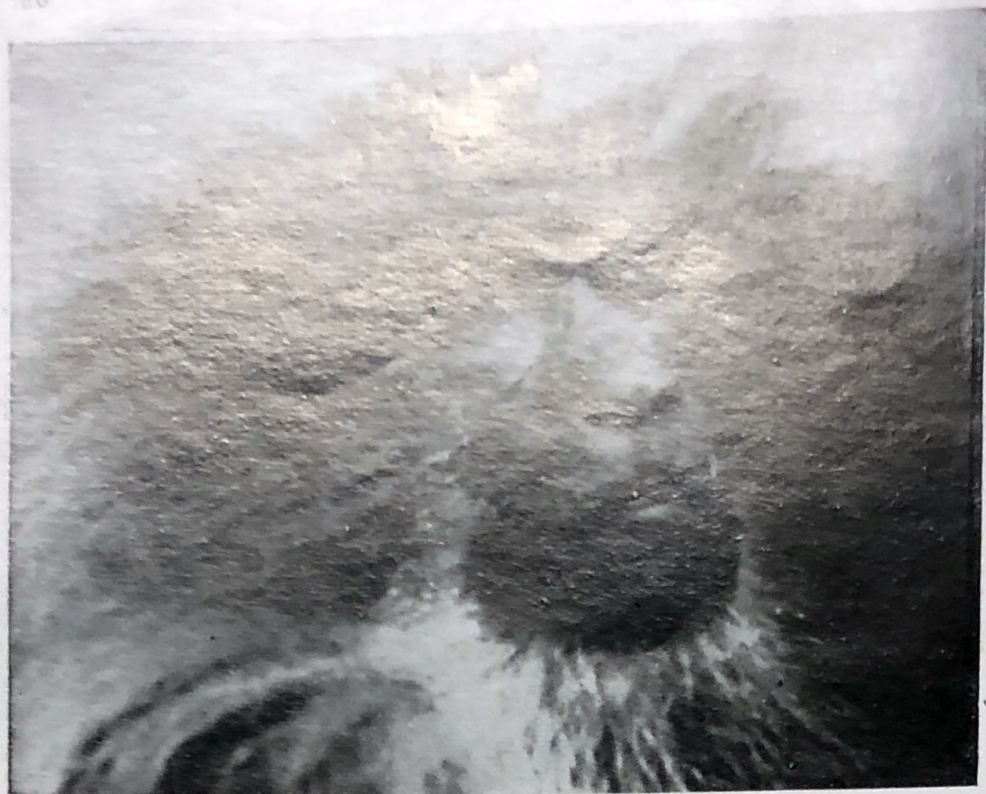
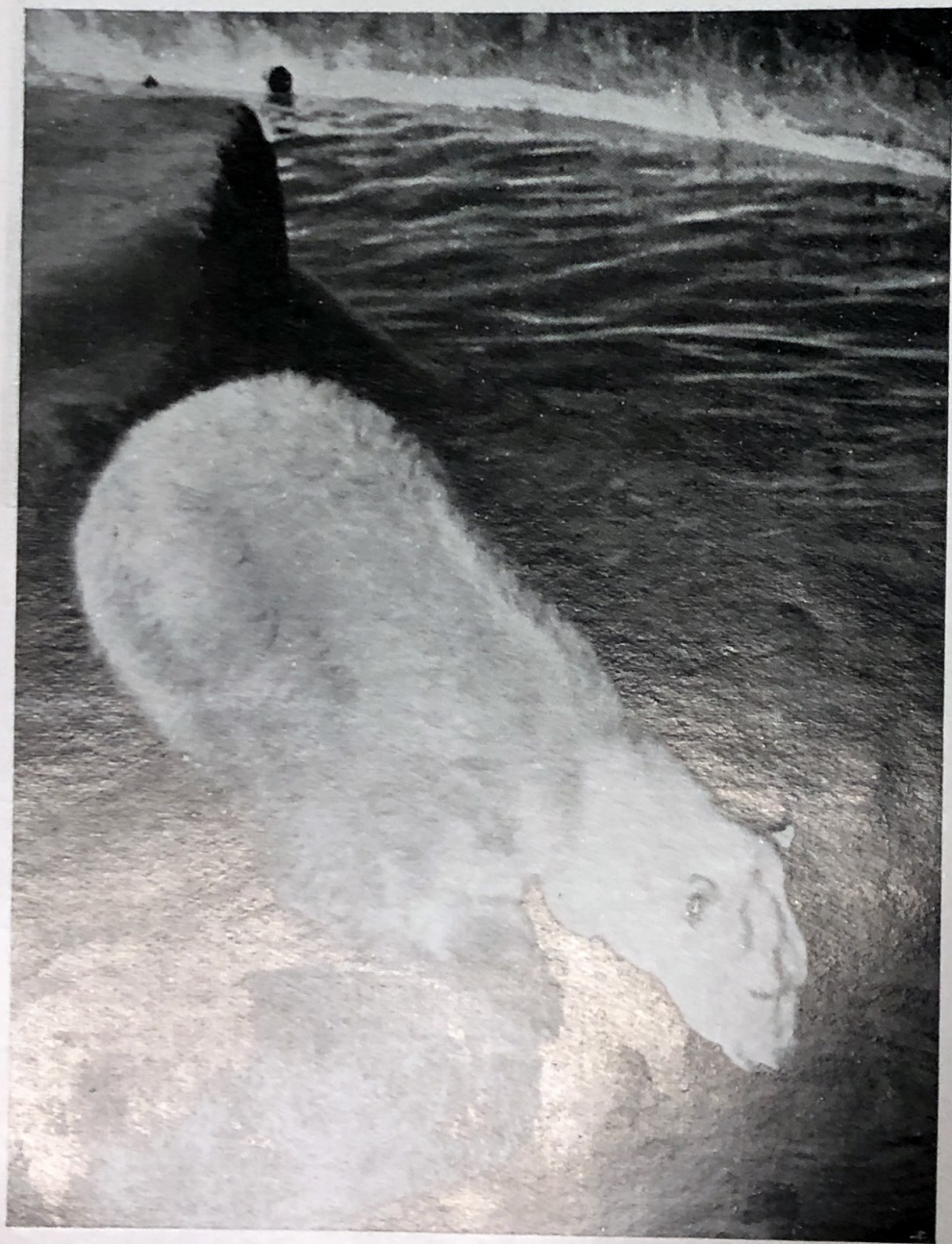
an profusione di salici pian-
nti, e, tra gruppi di *Phoenix*
bae e *Cocos odorata*, picca-
o i fiori violacei della *Pau-
wnia imperialis*, in contrasto
col tenue color rosa dei fiori
dell'albero di Giuda (*Cercis
canadensis*) e il color verde
cupo delle cespugliose immeri-
ci germaniche.

Sul lato ovest, di fronte al lago, sorgono interessanti reparti di marsupiali e sdentati: canguri di varie specie, marsupiali arborei, formichieri, armadilli...

Uno dei reparti più caratteristici del Giardino è certamente il bacino delle otarie. Un grande specchio d'acqua si apre in mezzo ad aspre rupi, dalle quali scende un piccolo ruscello saltellante. Nella fossa, che si apre tra rocce liscie e levigate, le foche guizzano scivolando e dando continuo spettacolo della loro eccezionale agilità, chiedendo con ululati lamentosi ai visitatori la carità di un pesciolino, sul quale poi si getteranno tutte insieme in una spettacolosa gara subacquea. Sui banchi che affiorano si scaldano intanto al sole i gabbiani, che pare sappiano di esser parte integrante del paesaggio artico.

Di fronte, eleva le sue rupi aguzze, che ricordano in piccolo i ghiacciai polari, il bacino degli orsi bianchi, animali inquieti e irascibili, che dimenano continuamente la testa, come per un irrefrenabile *tick*, e ogni tanto si azzuffano nell'acqua, agitandosi e ruggendo come indemoniati.

Contiguo al bacino delle foche, dopo il recinto della grande foca elefantina e dei pinguini, s'incontra il reparto dei grandi carnivori, considerato uno dei più caratteristici del Giardino, per la struttura veramente artistica delle grandi rupi, dove tigri e leoni hanno le loro tane nelle enormi fenditure delle rocce. Dall' altro lato sono le gabbie dei puma,

GIOVANE SCIMPANZE'.

GRUPPO DI MACACHI.

TESTA DI SEMNOPITECO ROSSO.

ORSO BIANCO O POLARE.

dei giaguari, dei leopardi, dei ghepardi e delle pantere nere.

Fronteggia il gran viale la zona delle antilopi, costituita da rustici ricoveri disseminati in un'ampia distesa di verde prateria. In questo reparto si ammirano ben 29 specie di antilopi, dal kudù maggiore e minore, alla alcina, *addax*, beisa, *cobus defassa* ed *ellissiprinus, cobus lechei*, damalischi varî e tante altre specie: seguono le tre specie conosciute di gnu: a coda bianca, a barba bianca, tigrata. Ecco, più oltre, il grande recinto delle giraffe e i quattro reparti delle scimmie e proscimmie; antropomorfe, cinocefale, scimmie minori e lemuridi.

Come si fa a non sostare a lungo di fronte ad animali tanto strani come le scimmie? Esse hanno una mobilità di espressione eccezionale, e assumono a volte certi atteggiamenti così buffi, che non si può fare a meno di riderne. Ma hanno sempre nello sguardo un certo che di intelligente e di interrogativo, che dà proprio a pensare, anche a chi abbia una istintiva avversione per le teorie di Darwin.

Di fronte agli orang-utans, cioè alle scimmie antropomorfe, che sono quelle che — come dice la parola — più somigliano all'uomo, si resta proprio sconcertati. Le pesanti palpebre si sollevano lentamente, scoprendo due occhi ardenti, due pupille che ti trafiggono con sguardo profondamente umano: così l'orango guarda l'uomo!

L'uomo si trova forse di fronte al suo antenato? Misteri che non saranno mai risoluti, ma che pure piace indagare in questo bel giardino di animali, che tanto ci diverte, mentre offre anche tanta materia alla nostra riflessione!

Ma continuiamo il giro di questo vivente museo.

Il reparto delle agili gazzelle non può passare inosserva-

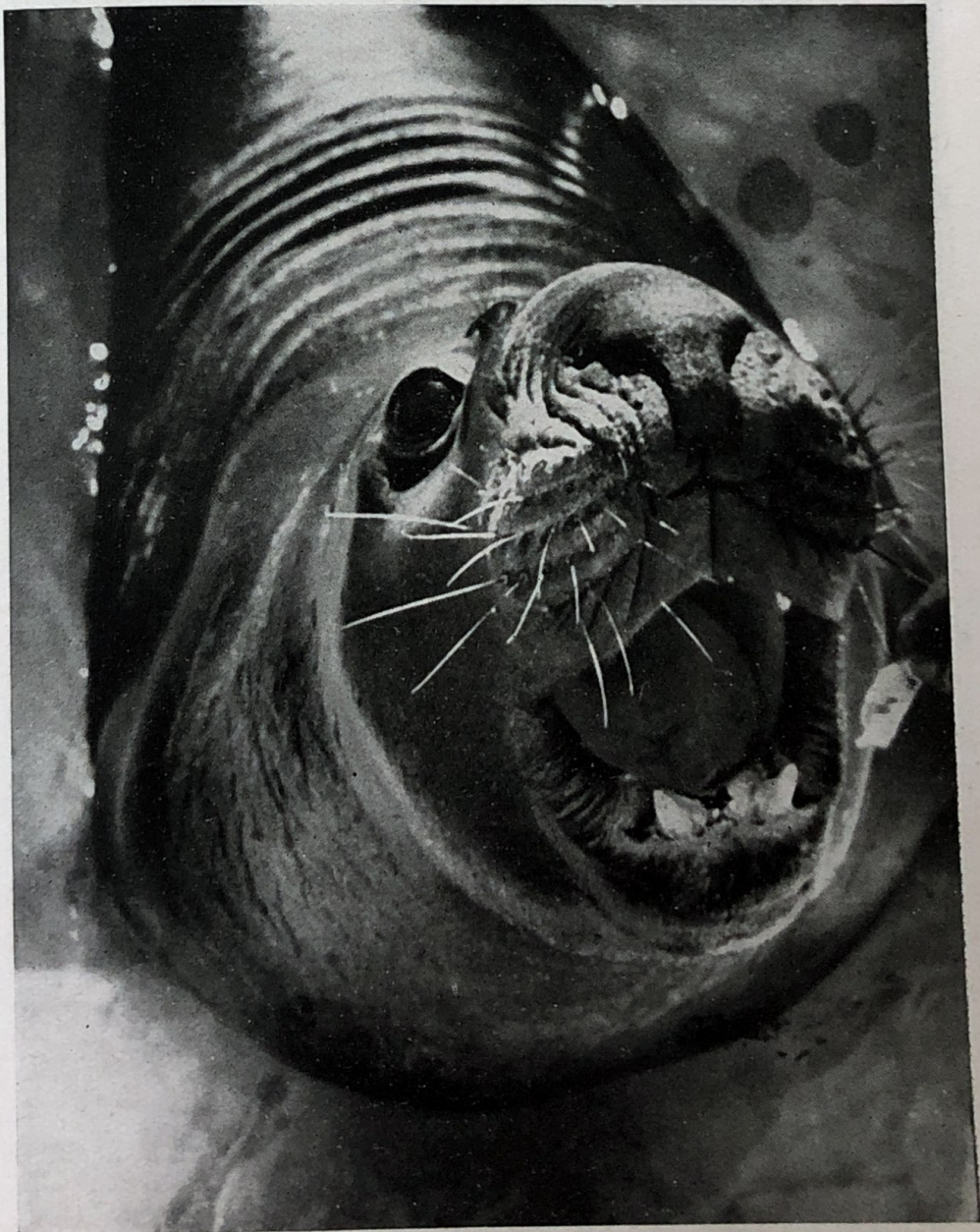
E siamo così prossimi al sottopassaggio che congiunge la vecchia zona del Giardino Zoologico con quella nuova, costruita in occasione appunto del 25° anniversario della istituzione, su precise indicazioni di S. E. il Capo del Governo, affinchè lo Zoo di Roma diventasse il primo di Europa: intento, questo, che sarà certamente raggiunto con la massima celerità.

Abbiamo accennato al sottopassaggio: è bene dire subito che per utilizzare il nuovo ambiente vi si è installato un acquario per pesci di acqua dolce, in 24 vasche, ove nuotano pesci di tutta Europa e le specie tropicali. Ogni vasca, circondata di piante acquatiche e di particolari adattamenti rispondenti alla natura dei pesci, presenta l'aspetto pittoresco di un vero quadro.

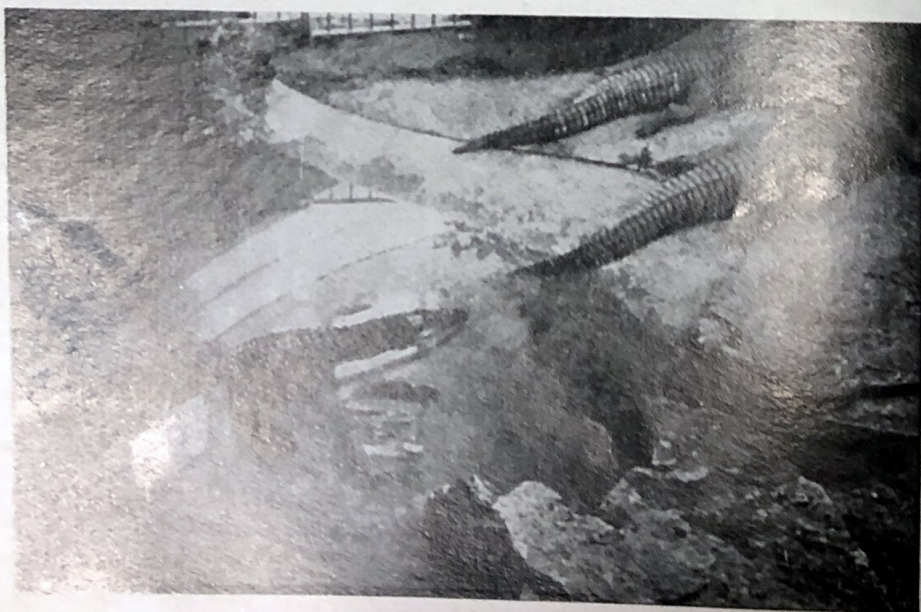
Per una grande scalea si arriva alla casa degli uccelli, consistente in due grandi costruzioni semicircolari, nella quale il visitatore può ammirare le specie più svariate, dai colibrì ad una magnifica collezione di paradisee.

Di fronte a questa costruzione sorge la grande aviera per uccelli di alto volo, tutta in acciaio inossidabile, con 30 m. di diametro alla base, e ben 25 di altezza. L'opera maestosa ospita grandi uccelli, come le gru, le cicogne, le ibis, le damigelle, le gru coronate, le *aigrettes*, ecc. ecc.

Seguono le molte costruzioni per i fagiani. Credo non si esageri affermando che la raccolta di fagiani dello Zoo di Roma sia la prima d'Europa, forse del mondo. Circa 40 specie di fagiani vi sono raccolte, fra le quali ricordiamo: i reynardo, gli argo, i lofofori splendenti, i wallichi, l'elliot, il mikado, il nobile, il prelato, l'orecchiuto, il gruppo degli speronieri con lo speroniere di Napoleone, il quinquis, il Sumatra e il *germain*.

PECARI DAL COLLARE.

ELEFANTE MARINO O FOCA ELEFANTINA.

OTARIE DI CALIFORNIA.

GRUPPO DI PINGUINI.

GIOVANI ALLIGATORI.

Infinite le specie di colombi selvatici e tortore. Anche gli uccelli corridori (struzzi, nandù, emù, casuari) hanno trovato sistemazione nella zona di ampliamento.

Una costruzione che richiama l'interesse di tutti è la nuova ricchissima casa dei rettili: grandi pitoni, boa, anaconda e una numerosa raccolta dei rettili velenosi, tra cui la vipera gabonica, i cobra, i serpenti dagli occhiali, la vipera russelli, il serpente a sonagli, ecc.

La collezione dei varani può dirsi completa: *varanus griseus, salvator, niloticus, albigularis, gouldi*. Proprio in questi giorni è giunto un superbo rarissimo esemplare di *varanus komodoensis*, che lo Zoo non aveva mai posseduto. Vive soltanto nell'isola di Komodo (Indie Olandesi), ed è naturalmente soggetto ad una strettissima protezione. Esso misura metri 2,60: per una lucertola, non c'è male!

Le testuggini sono qui rappresentate dalle specie microscopiche alle massime, che sono quelle elefantine delle isole Galapagos.

Al centro dell'edificio circolare, grandi paludi accolgono coccodrilli ed alligatori, fra un'oasi di piante esotiche, tra cui non mancano canna da zucchero e papiro.

Dopo una visita alla casa dei rettili, c'imbattiamo nella lunghissima serie di ara e cacatue, bucorvi, ecc.

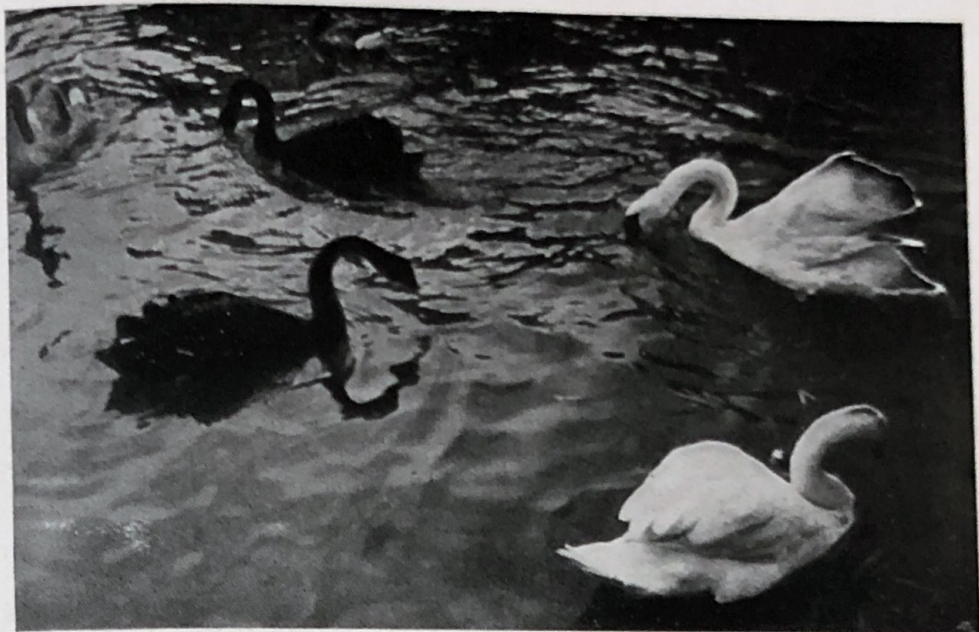
La serie dei rosicanti è ricca delle specie più svariate. Così i piccoli mammiferi, i cui reparti si estendono fino al nuovo ingresso (sempre sul piazzale « Giardino Zoologico »), che per noi è anche porta di uscita. E la varchiamo, ma certo col desiderio di altre visite frequenti, perchè se in un giorno (una visita attenta del Giardino Zoologico richiede quasi un'intera giornata) è possibile formarsi un'idea abbastanza esatta di questo re-

... degli animali, rest... de-
...derio di conoscerne ...o i
particolari. Ogni anim... il
...o modo di... present... di
...ssi ammirare: ogni ...ecie
...ed ogni ambiente ci r...ma
...d una parte del mo... la
...geografia trova qui ... dei
suoi migliori mezzi di ...dio.

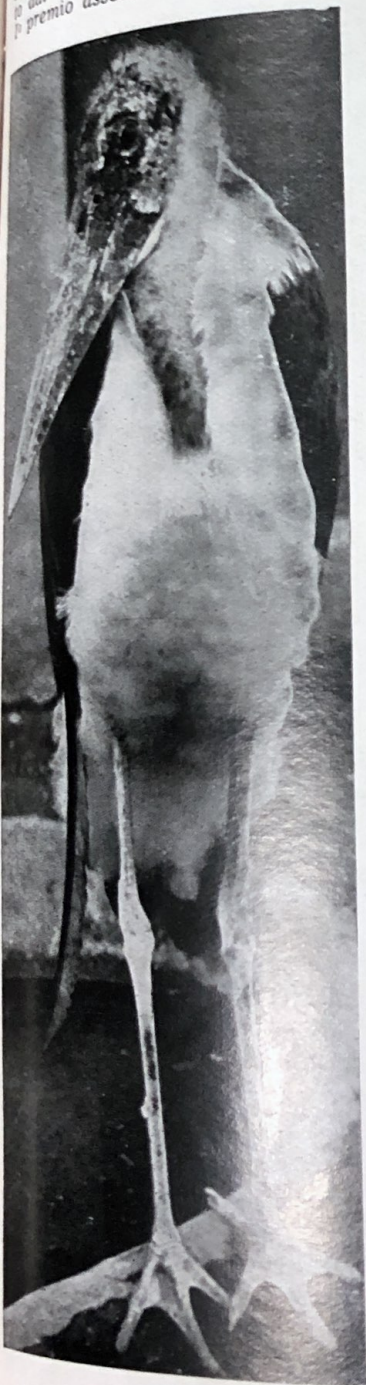
Il Giardino Zoologico com-
...pletato col Museo di Zoologia
e il Museo Coloniale, è un co-
...spicuo centro di cultura, di cui
Roma può andar superba.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

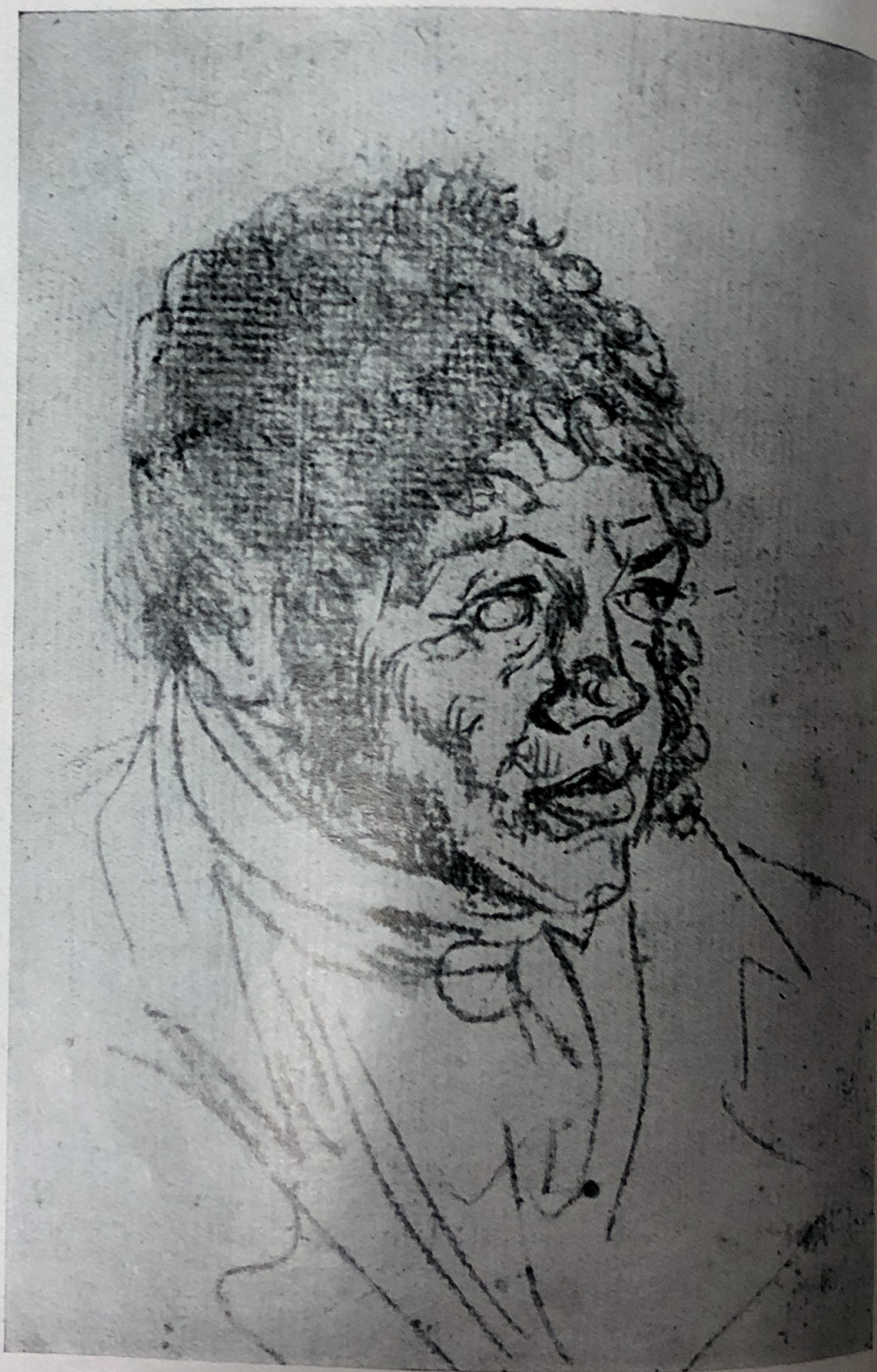
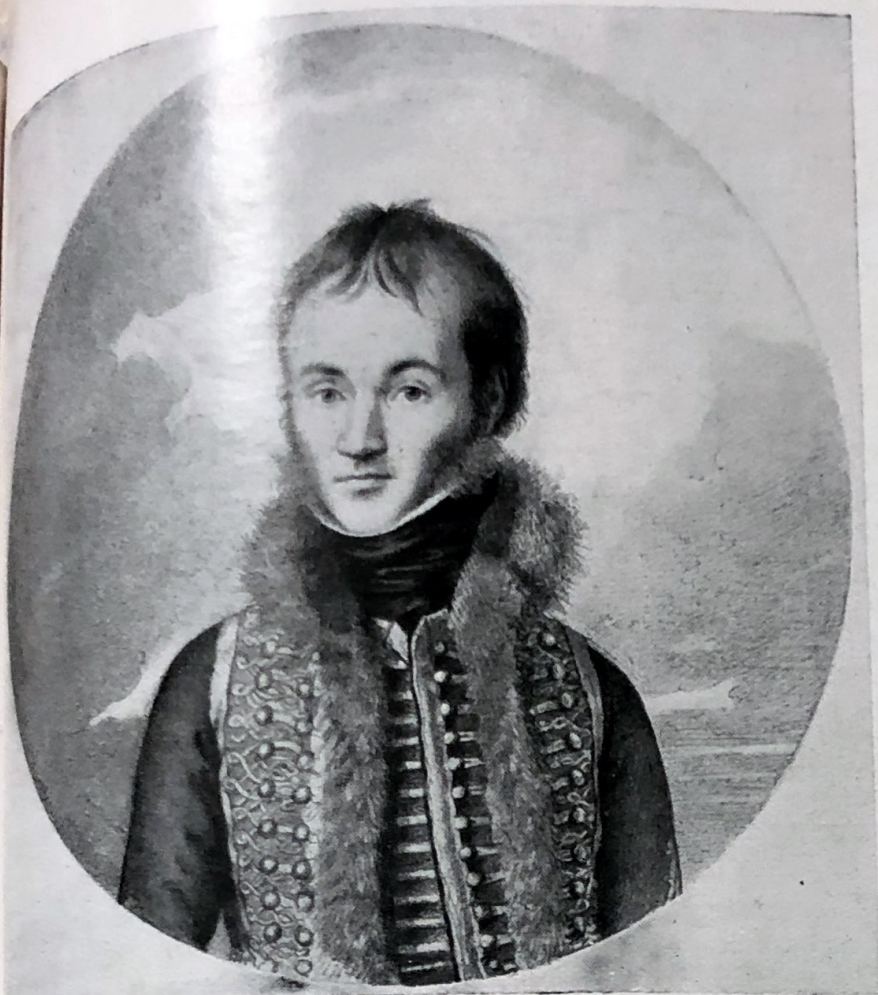
La fotografia dei pitoni ha con-
seguito, al recente concorso indet-
to dal Governatorato di Roma il
1º premio assoluto.

CIGNI BIANCHI EUROPEI E CIGNI NERI AUSTRALIANI.

GRIFONE.

GRUPPO DI KUDU' MINORI.

MARABU'.

L'ITALIA STENDHALIANA NEI DISEGNI INEDITI DI UN PITTORE FRANCESE

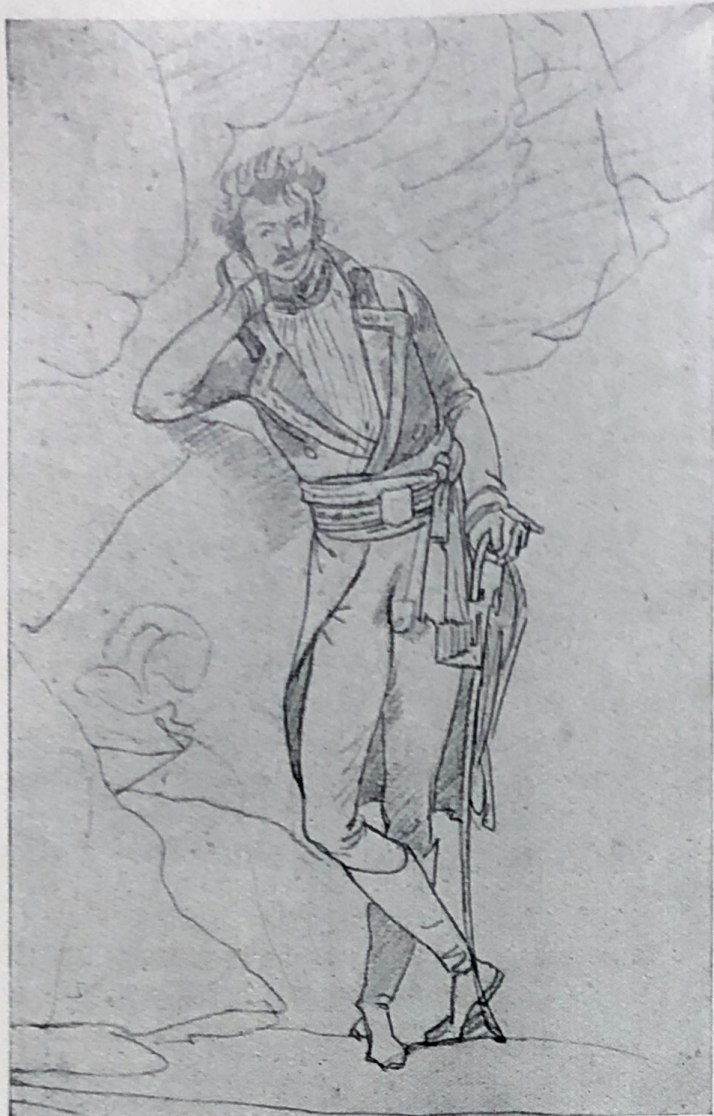
Wicar? Chi oggi si ricorda più di lui? Eppure ai suoi dì godeva gran fama, ed ebbe vita intensa e multiforme, che lo pose presto in primo piano nel mondo ufficiale di allora. Autoritario, intrigante, uomo assai pratico e abilissimo nel trattare i propri affari, si seppe imporre e creare una posizione elevata, una posizione quale certo non avrebbe potuto conseguire per la sola virtù della propria arte: figlio, in questo veramente, di quel fortunoso periodo della storia di Francia, nel quale dal furore rivoluzionario si sarebbe tornati, attraverso l'Impero napoleonico, alla restaurazione dell'antica Monarchia, per poi di nuovo animare una altra rivoluzione e un altro impero. Gian Battista Wicar ebbe umilissime origini. Suo padre era un semplice ebanista a Lilla, ed egli potè frequentare quella scuola di disegno grazie all'interessamento di un signore del luogo, M. d'Hespel, che si era accorto dell'attitudine all'arte del ragazzo appena decenne. La leggenda di Giotto si ripete ancora una volta, aureola a tanti grandi e piccoli artisti.

Wicar divenne incisore e pittore, e nell'un campo e nell'altro ebbe due celebri maestri a Parigi, Filippo Lebas e

STENDHAL (MARIE HENRI BEYLE).

IL MARESCIALLO OUDINOT, DUCA DI REGGIO.

quella ufficialmente la prima pittura neoclassica. Dopo Roma, Wicar si recò a Firenze, dove avrebbe compiuto i disegni per la *Galerie de Florence*, che è una delle maggiori raccolte di incisioni edite in quel tempo. Scoppiata la Rivoluzione francese, è chiamato a pubblici uffici per intercessione del suo potente maestro e protettore David, ora *député à la Convention nationale*, e tra i più ferventi a votare la morte di Luigi XVI, il tiranno di cui pochi anni innanzi si gloriava di portare il titolo di « pittore di corte ». Wicar è così nominato, il 24 nevoso anno II (13 gennaio 1794), direttore di uno dei reparti della Manifattura Nazionale di Sèvres; pochi giorni dopo, membro del *Conservatoire du Muséum des Arts*, e il 15 ventoso, della *Commission temporaire des Arts*; dal 29 dello stesso mese al 3 floreale, segretario nelle sedute della *Société Populaire et Républicaine des Arts*; e nel 1796 è aggiunto alla *Commission des Sciences et Arts* presso l'armata d'Italia, commissione che aveva il compito di scegliere i capolavori delle nostre gallerie per inviarli, trofei di guerra, al Louvre. Pochi anni dopo, a Roma, per incarico di Cacault, ministro francese presso la S. Sede, celebra l'avvenimento del Concordato, prima con un disegno, oggi a

Giacomo Luigi David. Con David si legò presto di stretta amicizia, e con lui venne in Italia la prima volta in un'occasione solenne per l'arte: al termine del 1784, quando « le peintre du Roy » doveva dipingere il famoso *Giuramento degli Orazi*, un tema così aulico e così romano da poter essere eseguito soltanto — al dire stesso di David — entro le mura della città eterna. E fu

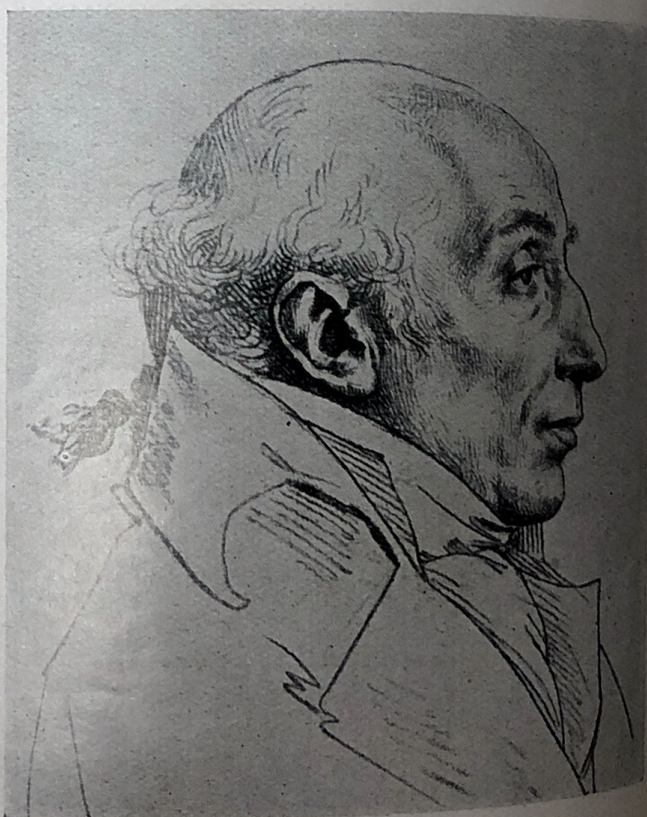
LA SIGNORA LACOMBE ST. MICHEL (MILANO 1802).

IL GENERALE D'ARTIGLIERIA LACOMBE ST. MICHEL.

IL GENERALE DI BRIGATA PAULET (ROMA 1803).

Versailles, poi col gran quadro che tutti conoscono e che ora si trova a Castel Gandolfo. Proclamato l'Impero, è nominato da Re Giuseppe direttore dell'Accademia di Belle Arti a Napoli, e due anni dopo è il pittore di corte di Re Gioacchino.

Tornato a Roma nel 1809, vi trascorre il resto della sua vita tra molti onori e non indifferenti ricchezze. Membro di parecchie accademie, in continua relazione con le più alte personalità del mondo politico e sociale, familiare del Principe Luciano, amico di artisti e di poeti, è uno dei pittori più in vista della vecchia città papale, e a lui si rivolge il pontefice stesso, a lui ricorrono i Bonaparte romani, i patrizî più noti, gli ambasciatori di Francia, gli artisti, i letterati, per ritratti o per commissioni di quadri storici o sacri. E al suo studio a S. Apollonia in Trastevere vanno ad ammirare l'enorme tela della *Resurrezione del figlio della vedova di Naim* Carlo IV di Spagna (1816), l'Imperatore Francesco I d'Austria (1819), Pio VII (1820), Federigo Guglielmo III di Prussia (1822), Francesco I di Napoli ([illegible]). Un *album* di quasi trecento disegni di Wicar, conservato nel Museo Napoleonico di Roma, è estremamente interessante a questo riguardo, perchè ci offre una notevole serie di ritratti, ancora inediti, dei più celebri personaggi [illegible] e perchè ci porta in quel mondo vis[illegible]servato da Stendhal, e a noi noto at[illegible] le pagine indimenticabili di *Rome, Naples et Florence*, e delle *Promenade dans Rome*. [illegible] segnalazione si deve a Diego Angeli, il [illegible] profondo della vita romana in ogni [illegible] l'ordinatore incomparabile del Museo Napoleonico. Egli ne fece un cenno in un ormai lontano articolo sul Museo; qui sarà grato a me indugiarmi sull'argomento e offrire un saggio, sia pur breve, ma non insufficiente a dare una idea dell'interessantissimo *album*, che costituisce per noi un prezioso documento illustrativo della vita italiana di cent'anni fa.

A Genova, nell'anno 1800: occupazione de facto dei Francesi, difesa eroica di Massena, entrata degli Austriaci, vittoria a Marengo, Repubblica Ligure. Di quegli avvenimenti lontani ecco sfilare innanzi a noi, per virtù della solerte matita di Wicar, forse colà presente nella sua veste di aggiunto alla *Commission des Sciences et Arts*, le immagini di alcuni tra i principali artefici: il profilo severo di Redon de Belleville, console a Genova dal 1797 e autore di un colpo di stato alla fine del '99, insieme col generale Saint-Cyr; le mezze figure del generale Marbot e del capo di squadroni Hénin, schizzate con grande rapidità; e quella calma, aristocratica, del famoso Maresciallo Oudinot, che seguì il Massena a Genova come capo di Stato Maggiore.

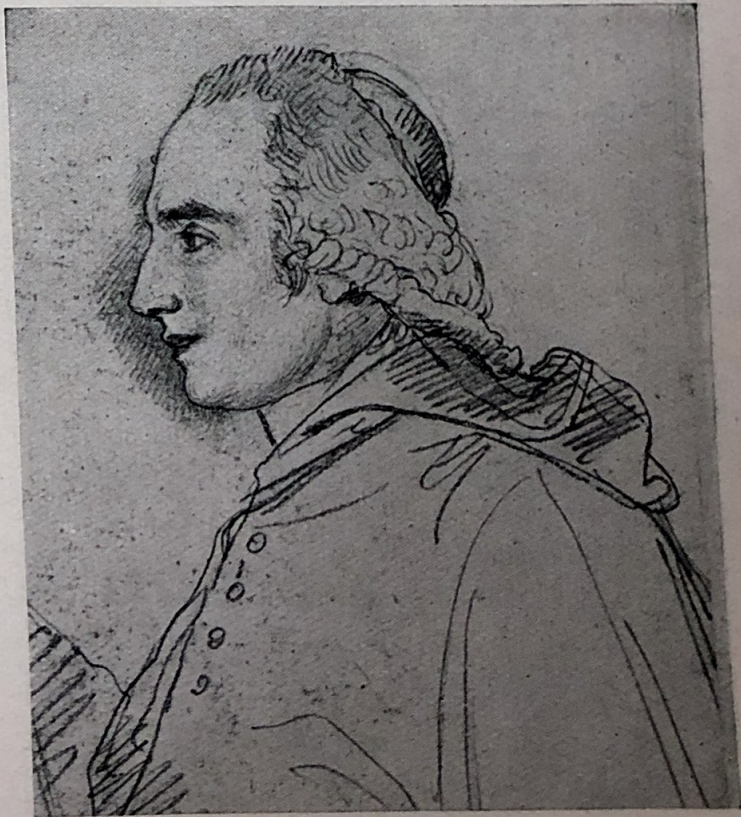
Due anni dopo Wicar era col generale Murat a Milano, quando costui comandava l'esercito della nuova Repubblica Italiana. Un ritratto dello stesso Murat, disegnato da Wicar nel 1802 nel-

SMITH, AMMINISTRATORE DELL' ESERCITO DEL GEN. MURAT.

capitale lombarda, tr[illegible]si oggi presso il Du-
[illegible] di Mouchy a Parigi. [illegible] nostro *album* si tro-
[illegible] il profilo del gene[illegible] Charpentier, capo di
[illegible] Maggiore; il bus[illegible] Lacombe St. Michel,
generale d'artiglieria, [illegible]me con quello della
[illegible]glie, forse meno attra[illegible] ma ugualmente reso
con uno studio attento [illegible] vero; e il ritratto cu-
rioso, ancora alla sette[illegible], di *Monsieur Smith*,
payeur de l'armée du [illegible]néral Murat. Altre fi-
gure di generali napo[illegible]nici, di passaggio per
Roma nel 1803, sono rievocate da Wicar, come
quella del generale di brigata Paulet, romantica-
mente appoggiato ad un ammasso di roccia.

Ma in quest'anno, a Roma, Wicar è tutto impe-
gnato in una grande impresa, quella di eternare
con l'arte l'avvenimento del Concordato, che si
era concluso nel 1801. Cacault gli commette da
prima un disegno, in cui vien rappresentato, sul-
lo sfondo solenne di un classico colonnato in
prospettiva e della grandiosa cupola michelan-
giolesca, il papa Pio VII che riceve dal Cardinal
Consalvi, suo segretario di Stato, l'atto del Con-
cordato, mentre gli consegna la bolla di ratifica.
Il disegno fu inviato al Primo Console per mez-
zo di Mons. Doria, ablegato apostolico, in cambio
di un busto del Bonaparte scolpito dal Canova,
e che il Canova stesso, per incarico avuto, aveva
portato da Parigi. Poco dopo Cacault ordinò per
sè al nostro artista un gran quadro con figure
a grandezza naturale che rappresentassero il pa-
pa, il Consalvi e i personaggi principali che ave-
vano partecipato alle trattative per il Concorda-
to: Mons. Di Pietro, Mons. Spina, il P. Caselli.
Una serie interessantissima di lettere indirizzate
dal Cacault al Consalvi, che ho potuto pubblica-

MONS. SPINA.

re con altri documenti nelle « Memorie » dei Lin-
cei, ci fa assistere alla genesi e al graduale sor-
gere di queste due opere d'arte, storicamente co-

IL CARDINALE CASELLI (ROMA, 1803).

IL CARDINALE CONSALVI.

PIETRO PERSICHINI, COMPOSITORE DI MUSICA.

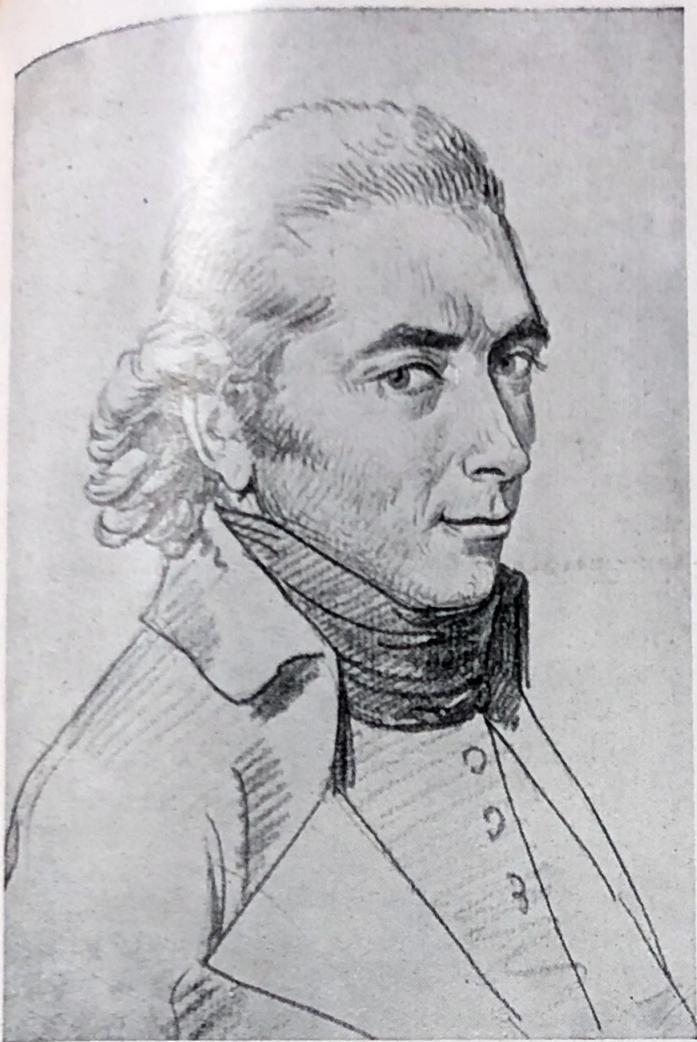
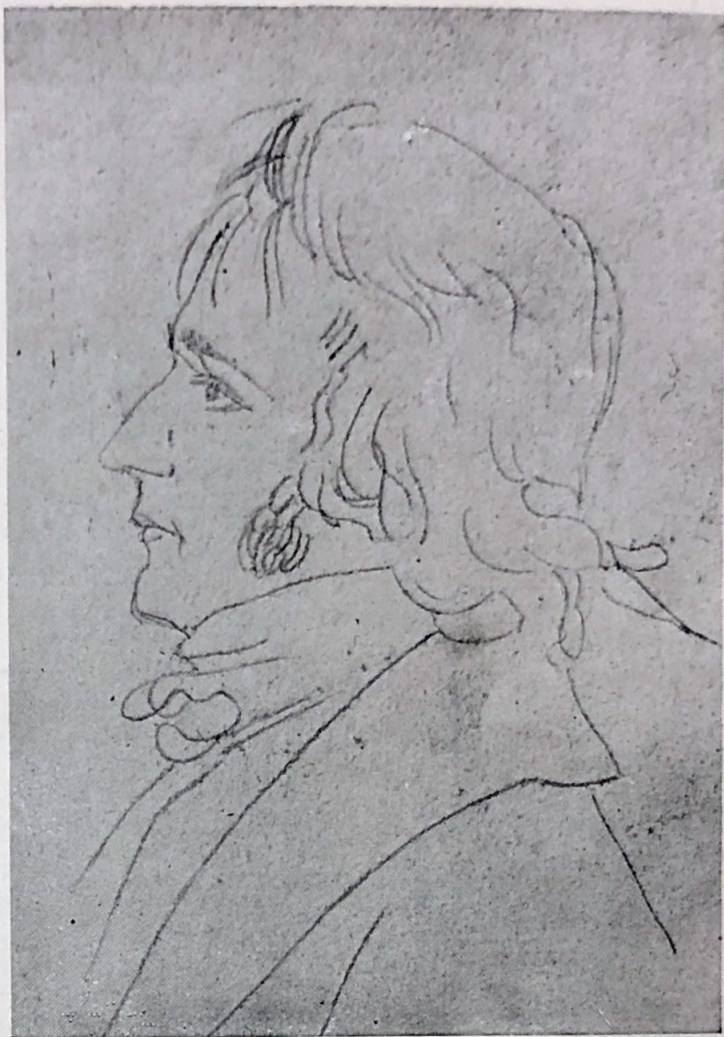
L'INCISORE BENEDETTO PISTRUCCI.

sì importanti. Nel nostro *album* ve n'è traccia: uno studio finito della figura di Mons. Spina, vòlto a parlare al P. Caselli, che qui non vediamo. Ma in un altro foglio è il ritratto dello stesso Caselli in abito di cardinale (ebbe la porpora coi suoi due colleghi l'anno dopo del Concordato), e non manca nemmeno quello del grande se-

MONSIGNOR CAPECELATRO, ARCIVESCOVO DI TARANTO.

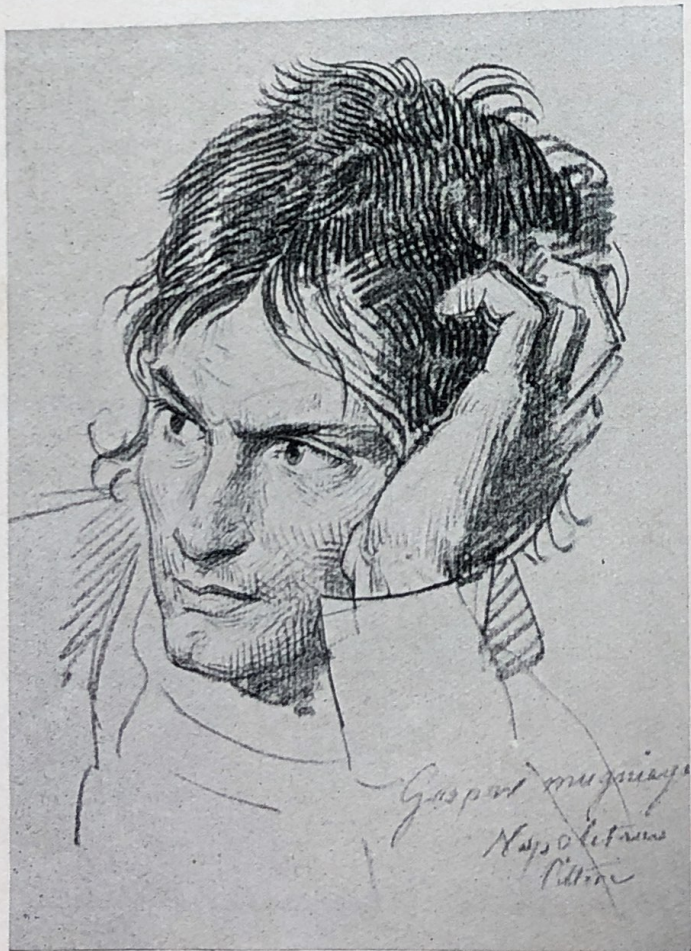
gretario di Stato, il Consalvi. Immagini viventi che ci riportano di colpo a quegli anni lontani così densi di storia. Accanto alla vita politica, i mondo dell'arte: basterà ricordare il ritratto de pittore fiammingo Denis, sorpreso dinanzi al cavalletto, con la tavolozza fra le mani.

In questo anno 1803 Wicar viaggia: lo troviamo a Napoli, a Parma, altrove. Ma del soggiorno napoletano egli ci ha lasciato un delizioso ricordo. Immaginatevi il nostro pittore e alcun suoi amici francesi, coi loro codini alla settecento o i capelli ricci e le folte basette già di sapore romantico, nella città partenopea, in una bella giornata di sole, avviarsi al Vesuvio e discendere giù nel cratere, guidati da un popolano del luogo, col cappello a punta a larghe falde e la pipa in bocca, e vi sarete figurata nella sua precisa realtà una bella escursione di questa curiosa comitiva di stranieri. Un disegno ne rimane noi, molto gustoso, coi ritratti dei partecipanti.

Tornato a Roma, egli continua i suoi fugaci disegni, come uno scrittore gli appunti nel proprio taccuino di viaggio. Fra tanti, v'è un ritratto che attrae particolarmente la nostra attenzione, perchè ci offre uno squarcio della vita romana di allora: quello di un giovane scapigliato, di cui una dicitura ci rivela il nome: *Pistrucci improvisateur Romain*. Un'istantanea (così si può chiamare questo schizzo per la forte vivacità dell'espressione) del celebre incisore durante il suo

L'ABATE ADINOLFI.

VINCENZO MONTI (NAPOLI, 1808).

periodo romano. Ma v'è di più. Il Raggi, biografo di Bartolomeo Pinelli, narra, nella breve vita dedicata al suo autore, che « egli, e il chiarissimo pittore Wicar, e il Briccolani, traduttore dei *Lusiadi*, e il Pistrucci, incisore e poeta, usavano convenire e far crocicchio in una certa bottega da caffè in piazza di Venezia ed ivi quasi per solazzo l'uno proponeva il tema, Pistrucci ne cantava con versi improvvisi, e il Pinelli in sullo istante medesimo lo ritraeva in disegno ». Il caffè « in piazza Venezia » era forse il Caffè del Veneziano nella vicina piazza Sciarra, dove sappiamo che il Pinelli era solito andare; e noi possiamo immaginarci questa brigata di artisti trascorrere allegramente le loro serate nel vecchio caffè romano. Qui sicuramente Wicar ha tracciato il rapido schizzo che ci è dinanzi, e che ci rappresenta il giovane Pistrucci, tutto infervorato a declamare i versi che andava improvvisando. Una seconda dicitura in calce al disegno dice: *M. Alquier a l'original*. Wicar, dunque, di questa immagine, che aveva colta a volo tra un canto e una risata, fece anche un dipinto, e il dipinto era venuto in proprietà di Monsieur Alquier. Il Barone Carlo Giovanni Maria Alquier tra il 1806 e il 1808 si trovava a Roma in qualità di ambasciatore di S. M. l'Imperatore dei Francesi presso la Santa Sede, e il nostro artista, che era in relazione con le maggiori autorità politiche sociali e militari del suo tempo, non poteva non esserlo anche con lui. Difatti non solo l'Alquier possedeva il ritratto che egli aveva dipinto del Pistrucci, ma gli commise il suo proprio, che oggi ci è noto attraverso due disegni, l'uno nell'*album* che andiamo sfogliando, l'altro in un altro dell'Accademia di Belle Arti a Perugia. L'ambasciatore napoleonico è assiso a un

IL BARONE ALQUIER, AMBASCIATORE DI FRANCIA A ROMA (1806).

LA SIGNORA RIVIÈRE.

IL PITTORE GASPARE MUGNAI.

...o, su cui si distende una carta geografica, e
... del suo abito ufficiale volge lo sguardo al
...vatore con aria grave e solenne: «In al
...ta fogli — ci riferisce il Guattani — so
... i titoli di *Baviera*, *Spagna*, *Firenze*, e ne
...ferita carta pendente dal tavolino si legg
..., *Napoli*, i luoghi dove l'Alquier aveva co
... le sue missioni diplomatiche ».

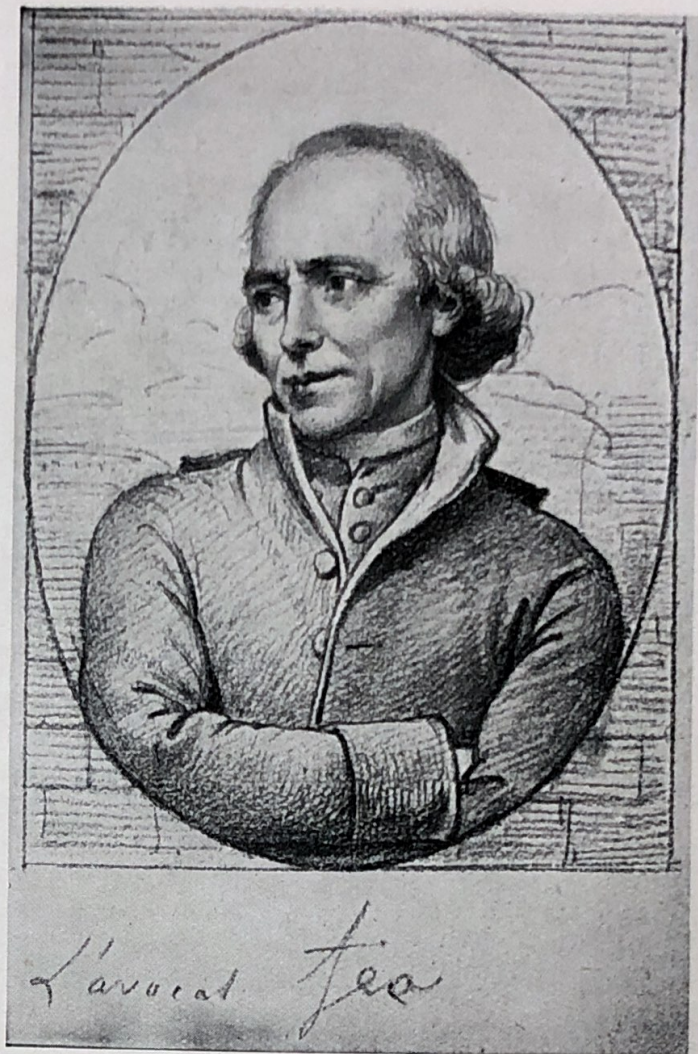
In questo stesso anno 1806 Wicar parte p
Napoli, chiamato dal Re Giuseppe a dirige
quell'Accademia. L'attività del nostro pittore d
venta intensa per la riforma dell'Accademia ste
sa e per numerose commissioni di dipinti. M
non mancano nell'*album* le testimonianze de
nuovo soggiorno napoletano. Una fra tutte pre
ziosissima per noi: un ritratto inedito di Vince
zo Monti. Il poeta lombardo era arrivato a Napo
li il 4 settembre 1807, e quivi rimase fino al
maggio 1808. Nell'ottobre del 1807 giunse pur
per breve soggiorno, il Canova, a cui furon trib
tati onori da ogni parte. Wicar, che era suo ami
co, organizzò un gran banchetto nel Palazzo de
gli Studi (ora del Museo Nazionale), con mus
che e canti, e a questo banchetto, a cui partecip
il fior fiore del mondo intellettuale napoletano
intervenne pure il Monti a rendere omaggio a
colui che era il più illustre scultore d'Italia.

Il Monti, inoltre, compose a Napoli un melo
dramma, *I Pitagorici*, con musica di Paisiello
e la sera — torna opportuno ricordare — era
ammesso nelle riunioni intime della corte, dove
recitava i versi o suoi o di altri. A questo inte
ressante periodo napoletano della vita del poeta
milanese appartiene il nostro ritratto, un profilo
tracciato con pochi segni e ormai quasi svanito
dal tempo, ma che pur ci attrae perchè ha la
virtù d'essere un'immagine immediata del vero
di rappresentare l'impressione viva di un mo
mento, senza prevenzione di scuola o d'accade
mia. Oltre al Monti, Wicar tratteggia altri per
sonaggi, come il generale Lamarque, che tra le
sue imprese di gloria contava la conquista di
Gaeta e la presa di Capri; l'arcivescovo Capece
latro, che ebbe una parte notevole nella politica
del Regno, e fu uomo colto e mondano, amantis
simo delle lettere e di ogni bella cosa; Callista e
Renato Miot, forse figli del Conte Miot de Meli
to, ministro della guerra e dell'interno del Re
Giuseppe; poi artisti, come il pittore Gaspare
Mugnai, che lavorò a Caserta e a Napoli, ed altri.

A seguire la vita di Wicar si segue nel nostro
album la serie di ritratti che egli si compiaceva
di schizzare ovunque si trovasse. Ve ne sono al
cuni deliziosi, come il delicato profilo della Si
gnora Rivière; altri pieni di carattere e di ener
gia, e tutti interessanti per la vita, se non per la
storia di quel tempo. V'è ancora una folla di
prelati e di dame, di generali e di artisti, di umi
li ancelle e di semplici servitori.

Del nuovo e più lungo periodo romano di Wicar, che va dal ritorno da Napoli (1809) al termine della sua vita (1834), salvo brevi assenze, sono molti i disegni importanti. Tra i personaggi di maggior nome da lui rappresentati ricorderò prima di tutti Luciano Bonaparte con la moglie Alessandrina, i figli e i suoi familiari, che costituivano una propria corte. Poi tanti altri: il giovane Gaude, nipote di Massena e direttore delle gabelle, immagine fine e aristocratica; il generale Frassinet, in una espressione esuberante di vita; il generale Miollis, governatore di Roma, dal profilo marziale e severo; l'abate avvocato Fea (il notissimo archeologo romano, autore di parecchi volumi e propagatore fra noi delle idee di Giovanni Gioacchino Winckelmann, di cui curò una bella edizione italiana della celebre *Storia dell'arte presso gli antichi*), che a noi si presenta pensieroso a braccia conserte, entro un ovale, sullo sfondo libero della città: magnifico ritratto, acutamente osservato, che fu da Wicar eseguito per essere inciso dal Fontana. Seguono prelati del Vaticano, l'abate Adinolfi, e altri del mondo politico e letterario, accanto ai quali la schiera degli artisti: lo scultore Laboureur, che fu pure presidente dell'Accademia di S. Luca; i prospettici Toselli e Delicati; gli scultori Finelli di Carrara e Monti di Ravenna; i pittori Silvagni romano, Boudard parmense, Woogd olandese; e ancora il musicista Persichini, che era stato a lungo a Varsavia come maestro di cappella prima del Conte Patowski, poi del Re Stanislao; e parecchi altri.

Col ritratto di un grande straniero che amò tanto l'Italia, e che all'Italia tanto dedicò della sua attività, studiandola osservandola descrivendola, mi è grato chiudere questa rassegna di personaggi storici: col ritratto, cioè, di Marie Henry Beyle. Wicar lo conobbe di persona, come ce lo attesta questo e un altro disegno analogo, già edito da altri, e ce ne ha lasciato il ritratto che vediamo. Un ritratto quasi repellente alla vista per la sua bruttezza fisica, per il suo aspetto quasi selvaggio, ma che in quella tormentosa rapidità di linee, in quel frenetico arruffìo di segni, ci rende assai più al vivo l'intimo del grande scrittore che non il più perfetto ritratto accademicamente ordinato. Qui siamo evidentemente al tempo del suo consolato a Civitavecchia, quindi tra la primavera del '31 e il principio del '34, epoca in cui Wicar morì. E solo da pochi anni Stendhal aveva scritto le immortali pagine delle *Promenades dans Rome*, pagine così penetrate di osservazioni critiche, così calde di entusiasmo, così belle di tutta la bellezza e il fascino dell'anima italiana.

GIULIO R. ANSALDI

L'ABATE E AVVOCATO CARLO FEA (ROMA, 1813).

IL PITTORE PARMENSE FERDINANDO BOUDARD.

LA MONTAGNA DI RODI

A ricordare Rodi viene subito in mente la sua luminosa marina, la bella « Spiaggia delle Rose », la stagione balneare « brillantissima » — come direbbe un cronista mondano.

Ma Rodi è oggidì anche una stazione climatica montana molto frequentata. Mare, terme e monte completano mirabilmente gli impianti turistici, curativi e di soggiorno della bella isola italiana dell'Egeo.

L'idea di dotare Rodi di un soggiorno alpestre sorse dalle possibilità naturali offerte dall'isola quasi tutta montuosa, raggiungendo essa m. 1215 col Monte Attairo. I primi a desiderar di trovare a Rodi anche una stazione montana furono gli Italiani della fiorente colonia di Alessandria d'Egitto e del Cairo. Essi costituiscono una clientela foltissima e affezionata di Rodi balneare e termale; e si comprende. Rodi è la terra italiana più vicina all'Egitto, ad esso collegata con un ottimo servizio di piroscafi.

A Rodi gli Italiani della colonia egiziana si sentono a casa loro, protetti dalla bandiera nazionale, e son vicini al Paese dove svolgono le loro attività così proficue ed apprezzate. Ma essi hanno una particolare nostalgia per la montagna. Italiani, e perciò abituati al nostro paesaggio, dominato al nord dai massicci alpini e poi sino all'estremo sud dalla varia pittoresca movimentata dorsale appenninica, sentono acuta e struggente la nostalgia della montagna in un paese tremendamente piatto. Ed ecco che, per venire soprattutto incontro a questo desiderio della clientela italiana proveniente dall'Egitto, si è trovato nell'isola di Rodi un recesso montano salubre fresco suggestivo, che ricorda singolarmente le nostre Prealpi: il Monte del Profeta.

Il monte è circondato da un fitto bosco, conservato anche per merito di una superstizione locale. Gli isolani hanno creduto fermamente per molto tempo che il Santo punisse con la morte chiunque osasse tagliarne un albero. Vero bosco sacro, il Bosco del Profeta Elia è costituito particolarmente da pini e da cipressi. Una magnifica strada turistica lo attraversa, tracciata tra la fitta e bellissima selva, con assoluto rispetto degli alberi più rigogliosi. Per gli Italiani dell'Egeo Rodi è ormai diventata tutta un « bosco ... Le leggi che proteggono le piante antiche ... sono rigorosissime; solo in tal modo l'... rose », rifiorita con la importazione dall'Italia, è anche l'« isola verde », ... il geloso amore per l'albero, che il ... insegnato agli Italiani.

Con la strada, sul Monte del Profeta sono ... i primi fabbricati: una villa di residenza ... va del Governatorato, semplice e tuffata nel ... de; un albergo che risponde a qualunque ... genza dei turisti, anche questo costruito con stile alpestre adatto alla località. L'albergo ... rivelato ben presto insufficiente, ed è sorta ... sua dipendenza; poi l'uno e l'altra sono stati ... doppiati. Il successo della stazione montana ... Rodi è in continuo aumento, perchè la ... gna è davvero incantevole. Nel bosco si può fare brevi passeggiate seguendo viottoli ... schi, o più lunghe escursioni a Cima Pila, C... del Canto, Malacima.

Il panorama è arricchito dalla vista del m... con gli isolotti antistanti.

Altri elementi pittoreschi del Monte del P... feta sono il piccolo santuario ortodosso, lo c... *let* di stile atesino, dove risiede il capo-guar... forestale, i ben disposti capanni alla rustica ... le soste dei villeggianti.

E in tutta la zona un senso di pace, di tra... quillità, di benessere, che ristora e ritemp... Molti salgono al Profeta dopo la stagione balne... re sulla « Spiaggia delle Rose » o dopo la cu... termale di Calitea, integrando così i benefici ... mare o delle acque curative con le balsamic... arie montanine. Per molti il Profeta è ormai ... ventato la stazione alpestre prediletta; e la clie... tela è formata, oltre che dalla colonia degli It... liani residenti in Egitto, anche da Italiani c... recandosi nell'Egeo per diporto o per studi... approfittano della singolare possibilità di ville... giare in montagna.

Ai piedi del Monte del Profeta, in una locali... anch'essa di carattere alpestre e silvestre, è s... to il campeggio estivo dei Giovani Fascisti, d... ve — insieme agli Italiani — si fondono tu... le razze etniche dell'isola, all'ombra del Littor...

Perchè la Montagna di Rodi non serve s... tanto a ritemprare i nervi stanchi dei villeggi... ti; ma anche ad abituare i giovani isolani, ... sul mare, ad amare la montagna, a comprend... ne tutto il fascino. Non si può essere Itali... senza conoscere il mare ed amare il monte: q... sto felice equilibrio fra due elementi oppos... Giovani Fascisti di Rodi lo trovano a trave... l'accorta organizzazione dei loro dirigenti e ... valorizzazione intelligente della Montagna di R... di, promossa dal Governatorato.

P. G. COLONI...

LA « MONTAGNA DI RODI »: IL CASTELLO DI MONÓLITO A PICCO SUL MARE, SOPRA UN'ARDITA RUPE. *(Fot. Colombi)*

LE ISOLETTE CHE CIRCONDANO COLCHI, VISTE DAL MONTE DEL PROFETA. *(Fot. Colombi)*

LA VAL GARDENA E L'ALPE DI SIUSI DAL M. RASCIESA. IN PRIMO PIANO I PORFIDI QUARZIFERI PERMIANI DEL RASCIESA; PIU' INDIETRO A SINISTRA IL COMPLESSO PERMO-WERFENIANO; SUL FIANCO SINISTRO DELLA VALLE (A DESTRA) LE FORMAZIONI CALCAREO-MARNOSE E LE COLATE LAVICHE DEL TRIAS MEDIO. IL VERDE ALTIPIANO CORRISPONDE AD UNA VASTA ZONA DI TUFI DI S. CASSIANO; SULLO SFONDO I COLOSSI DOLOMITICI DEL SELLA, DELLA MARMOLADA E DEL SASSOLUNGO. *(Fot. L. Fränzl)*

COME SI SONO FORMATE LE DOLOMITI

Racconta una leggenda che in tempi molto lontani un principe della Ladinia, invaghitosi di una principessa della Luna, la condusse sposa nella sua regione.

Ma l'amore intenso di lui non era sufficiente a far dimenticare alla bionda fanciulla il luminoso candore dei suoi paesaggi lunari. E deperiva di giorno in giorno, di ora in ora, così da far temere prossima la sua fine.

Il principe, sfiduciato ed affranto, dopo aver tutto tentato invano, trovò finalmente un valido aiuto nei gnomi che abitavano nel suo regno, i quali filarono nottetempo i raggi della Luna e rivestirono i monti del loro chiarore.

In tal modo, la principessa lunare si ritrovò nel suo ambiente naturale e non soffrì più della terribile nostalgia, che per poco non l'aveva fatta morire.

Con questo grazioso racconto gli antichi Ladini spiegavano il particolare aspetto delle Dolomiti, e per quei tempi la spiegazione poteva essere abbastanza soddisfacente.

Ma ai giorni nostri non si ha più una così cieca fiducia negli incantesimi e si cerca di spiegare tutto quanto ne circonda in modo più rispondente al nostro senso critico ed al progresso delle nostre cognizioni scientifiche.

Spesso, però, tali spiegazioni non sono meno poetiche di quelle leggendarie, per chi — innamorato della natura — sappia scorgere nelle cose e nei fenomeni naturali la sconfinata bellezza dell'opera divina della creazione.

E' proprio questo il caso della genesi reale delle Dolomiti, genesi che avrà certo destato la curiosità di molti tra i visitatori di queste montagne singolari.

Infatti, il paesaggio dolomitico è assolutamente particolare, e il contrasto tra le dirupate cime dolomitiche, assumenti i più strani aspetti — ora di fantastici castelli in rovina, ora di torri e di guglie arditissime — e i dolci declivi verdeggianti di boschi e di prati, si fa subito notare anche all'escursionista meno abituato ed estraneo alla diretta osservazione della natura.

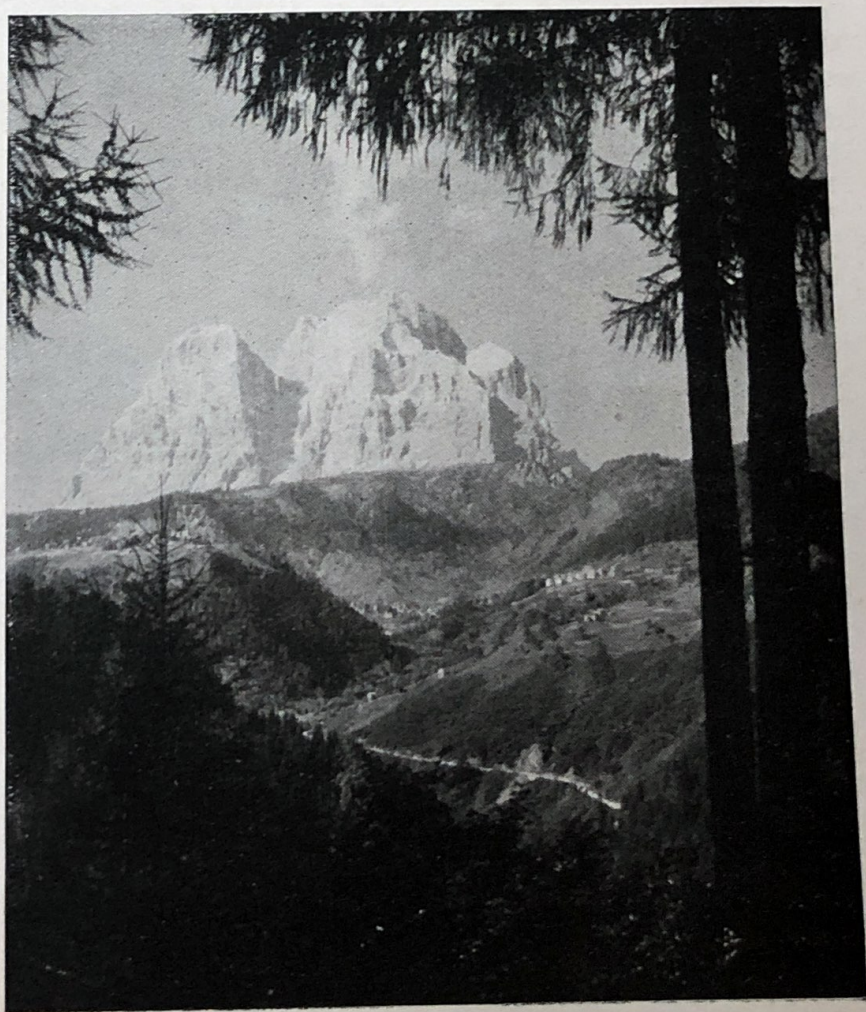
LE TORRI DEL SELLA VISTE DAL PASSO OMONIMO. E' ASSAI VIVO IL CONTRASTO TRA LE VERTIGINOSE PARETI DOLOMITICHE E LE SOTTOSTANTI ZONE MORBIDAMENTE MODELLATE, CORRISPONDENTI A DEPOSITI TUFACEI IN PARTE COEVI. *(Fot. dott. Zetta)*

Ma da che cosa deriva questo contrasto? Perchè nella regione dolomitica si avvicendano, sono anzi spesso addirittura compenetrate, rocce di tipi tanto diversi? Perchè le rupi dolomitiche hanno una fisionomia così diversa da quella delle altre montagne?

Occorre anzitutto dire che non tutte le Dolomiti hanno origine comune, e neppure coeva. Esse si distinguono essenzialmente in due gruppi: quello costituito da dolomie ladino-carniche, più antiche, e quello invece costituito da dolomie noriche, più recenti. Le prime sono più sviluppate nel Trentino nord-orientale e nell'Alto Adige, le altre, invece, lo sono nel Cadore, nello Zoldano e nell'Agordino. In alcuni gruppi, però — come in quello di Sella, che occupa una posizione intermedia — ambedue i tipi di roccia sono rappresentati, talora, in proporzioni diverse.

Vediamo innanzi tutto qual è l'origine delle Dolomiti più antiche, quelle, ad esempio, del Catinaccio, dello Sciliar, della Marmolada, delle Pale di S. Martino e di altri maggiori o minori colossi specialmente della regione trentina.

E' noto che anche attualmente in ma-

IL MASSICCIO DEL PELMO, COSTITUITO NELLA PARTE INFERIORE DA DOLOMIA PRINCIPALE, IN QUELLA PIU' ELEVATA DA CALCARI DEL LIAS.

UNA TIPICA SCOGLIERA DI « DOLOMIA DELLO SCILIAR »: I FRASTAGLIATI ERTI DIRUPI DI LARSEC, NELL'IMPONENTE GRUPPO DEL CATINACCIO, IN VAL DI FASSA. (Fot. dott. Zetta)

ri lontani e più caldi dei nostri, specialmente nell'Oceano Indiano e nel Pacifico sud-occidentale, esistono e sono in continuo accrescimento scogliere ed isole dovute all'intenso lavoro costruttivo di miriadi sconfinate di minutissimi animaletti: i coralli. Essi vivono in colonie di numerosi individui e producono spesso specie di arborescenze calcaree dalla forma assai varia. L'enorme quantità di individui e il lunghissimo volgere del tempo fanno sì che il lavoro di animaletti appena visibili ad occhio nudo costruisca barriere immense e caratteristiche isole, che nella loro forma più tipica ad anello vengono chiamati *atolli*.

Ora noi dobbiamo pensare che in tempi molto lontani, al principio dell'êra mesozoica o secondaria, dove ora si ergono superbe le cime nevose delle nostre Alpi, un vasto mare stendeva la sua mobile superficie, e sul fondo di questo mare, di questo antico mediterraneo, che i geologi chiamano *Tetide*, si verificavano all'incirca le condizioni cui sopra abbiamo accennato a proposito degli attuali mari dell'Oceania.

Si aveva, dunque, un mare non molto profondo, cosparso probabilmente qua e là di isolotti più o meno estesi, nel quale i coralli trovavano condizioni assai favorevoli al loro sviluppo.

Sorsero così costruzioni coralline più o meno estese, più o meno elevate. Talora si avevano imponenti piattaforme con ripide pareti terminali, talora invece barriere allungate, o anche soltanto piccoli scogli isolati.

Tali masse rocciose con l'andar del tempo si andavano assestando e consolidando, perdevano sempre più il loro aspetto originario di agglomerato di cespi di coralli, si formava insomma buona parte di quella roccia, la *dolomia* (carbonato di calcio e magnesio) che costituisce le nostre Dolomiti.

Mi par di vedere, a questo punto, sul volto di qualche lettore un'aria di incredulità o di meraviglia.

Eppure le cose sono andate proprio così. Anche oggi, se noi esaminiamo attentamente la roccia dolomitica nelle nostre escursioni, possiamo constatare che in qualche luogo, dove la originaria struttura organica è stata conservata meglio che altrove, sussistono ancora le eleganti impalcature delle antichissime colonie di coralli, alla cui opera dobbiamo la costruzione degli attuali massicci.

Non però esclusivamente ai coralli è dovuta la formazione delle masse rocciose dolomitiche: anche altri organismi vi hanno cooperato.

Se noi vogliamo ricostruire completo nella nostra mente il quadro che presentava il fondo del mare, a quei

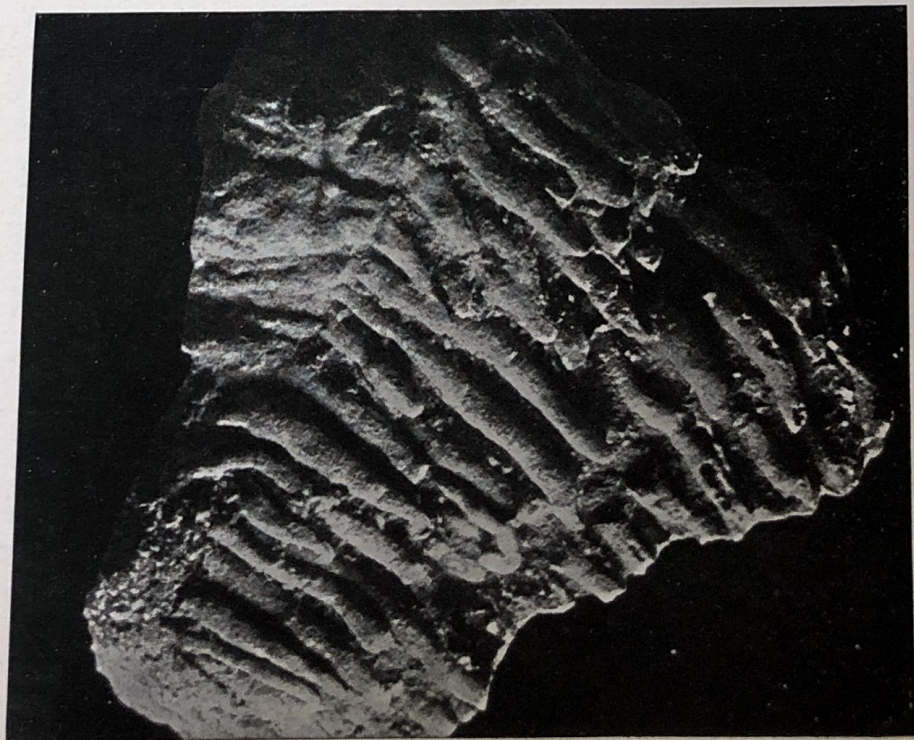
LA MARMOLADA ED IL VERNEL (A SINISTRA). IL LORO VERSANTE MERIDIONALE E' INTERSECATO DA DISLOCAZIONI (FAMOSO LO « SCORRIMENTO DELLA MARMOLADA ») CHE RENDONO LA ZONA TRA LE PIU' COMPLICATE DAL PUNTO DI VISTA TETTONICO.

tempi, dobbiamo immaginarci vaste praterie sottomarine di *diplopore*, curiosi organismi vegetali secernenti una complicata struttura calcarea, il cui ammassarsi sul fondo del mare diede origine a sedimenti calcarei, spesso intercalati alle rocce di origine corallina o addirittura ad esse localmente sostituiti.

Dobbiamo, inoltre, pensare che in queste praterie sottomarine viveva una ricca fauna di molluschi, le cui conchiglie, ammassate sul fondo alla morte dei relativi proprietari, contribuirono in parte talora sensibile, assieme alle alghe calcaree, alla costituzione di depositi rocciosi (calcari della Marmolada e del Latemar). Anche di tutti questi organismi — forse più che non dei coralli — troviamo abbondanti esemplari conservati nella compagine rocciosa delle nostre montagne.

Da quanto ho detto fin qui si potrebbe ricavare l'impressione che il risultato del lavoro combinato di tante miriadi di organismi attraverso lunghe êre fosse un complesso di sedimenti calcareo - dolomitici, distesi pressochè uniformemente sul fondo dell'antico mare.

Ma se così fosse realmente, come mai si spiegherebbe quello che costituisce appunto la principale caratteristica delle montagne di cui ci stiamo occupando, il fatto cioè che molte delle Dolomiti si presentano come immense sco-

PEZZO DI DOLOMIA CON LA STRUTTURA CORALLINA CONSERVATA. *(Fot. dell'A.)*

LA VAL DI FASSA DA CIAMPEDIE'. SULLO SFONDO I GRUPPI DOLOMITICI DEL SASSOLUNGO (A SINISTRA) E DEL SELLA (A DESTRA). PIU' AVANTI, AL CENTRO, IL COL RODELLA, E, SULLA DESTRA, LE MASSE LAVICHE E TUFACEE DEL BUFFAURE. *(Fot. dott. Zetta)*

gliere isolate, spesso a contatto con masse rocciose nerastre di ben diverso aspetto, e talora addirittura con esse compenetrate?

In realtà, nello stesso tempo in cui si venivano erigendo le scogliere coralline e si deponevano quei residui calcarei di altri organismi, l'attuale regione dolomitica era tormentata da intensi fenomeni vulcanici. Bocche eruttive di maggiore o minore importanza emettevano periodicamente notevoli quantità di materiali vulcanici. Si avevano così colate di lava e depositi spesso ingenti di tufi, che riempivano le depressioni comprese tra le varie formazioni coralline, quando anche non si sovrapponevano ad esse, apportandovi la morte e quindi causando periodi di arresto nella costruzione delle scogliere.

L'accumularsi di questi materiali, assai eterogenei, causa il succedersi di periodi di emissione di lava e di periodi esplosivi o di relativa tranquillità, dava talora origine a veri coni vulcanici, che a poco a poco emergevano dal mare.

Su questi isolotti, più o meno estesi, poteva anche attecchire qualche vegetazione, di cui ora troviamo le tracce frequenti (foglioline di felci, piccole fronde o frustoli carboniosi) nei depositi tufacei della regione.

A questi periodi di attività vulcanica, più o meno intensa, succedevano poi, ogni tanto, periodi di quiete, in cui l'azione delle onde del mare un po' alla volta sbrecciava i malsicuri edifici vulcanici, e i loro materiali disgregati si deponevano sul fondo del mare in sedimenti ora grossolani (conglomerati tufacei), ora minutissimi (tufi e marne tufacee degli strati di La Valle), a seconda della maggiore o minore lontananza dal luogo di origine e dell'intensità dell'azione disgregatrice del mare.

In questi periodi di quiete si aveva una intensa ripresa della vita animale e vegetale sottomarina. Le colonie di coralli accrescevano la loro attività, le antiche scogliere riacquistavano vigore e si estendevano, ricoprendo spesso i depositi subacquei di lava e di tufi; nuove colonie si formavano innumerevoli qua e là, e le faune di molluschi facevano di nuovo la loro comparsa, dapprima un po' timida, poi man mano più vigorosa e invadente.

In questo alternarsi e susseguirsi di periodi

ARDITISSIME « CINQUE DITA » NEL PICCOLO MA INTERESSANTE GRUPPO DEL SASSO LUNGO, TIPICO ESEMPIO DI « DOLOMIA [DE]LLO SCILIAR » NON STRATIFICATA. *(Fot. dott. Zetta)*

[d]i quiete e di attività, volta a volta vulcanica e [a]nimale, si aveva naturalmente la formazione [p]er contatto di enormi ammassi di materiali as[s]ai diversi tra loro, pur essendosi formati con[t]emporaneamente o quasi.

Così, mentre in un punto si aveva una massa [d]olomitica, che con maggiore o minore estensio[n]e orizzontale si elevava verticalmente per cen[t]inaia e centinaia di metri, poco distante si ave[v]a, invece, una pila altrettanto elevata di strati [n]erastri o bruni, in cui si alternavano colate di [l]ava, tufi grossolani compatti e tufi finissimi, più [o] meno fittamente stratificati.

Da ciò appunto ebbe origine il caratteristico paesaggio dolomitico e la coesistenza, in uno stesso gruppo montuoso, di rocce tanto diverse fra loro.

Alla fine di questo periodo, che viene chiamato *ladinico* dal nome appunto della regione dove si sono svolti i fenomeni sopradescritti, le forze endogene, che tanto avevano travagliato la nostra regione, si andavano man mano acquetando, e mentre da una parte si deponevano sedimenti marnoso-tufacei costituiti dallo smantellamento delle costruzioni vulcaniche preminenti e dal depositarsi di ceneri di qualche centro eruttivo ancora in attività, dall'altra si aveva un rifiorire ed un espandersi delle costruzioni coralline.

E' questo il periodo detto *di San Cassiano*, dal nome di una località della Ladinia in cui è stata rinvenuta una interessante e singolarissima fauna fossile, caratterizzata dalla piccolezza degli animali (in prevalenza molluschi ed echinodermi) che la costituiscono.

Ma col passare del tempo, anche l'attività delle colonie coralline ebbe fine nella nostra regione; e sulle sommità delle scogliere coralline e sulle cicatrici degli apparati eruttivi si depose uniforme una coltre di depositi in prevalenza marnoso-argillosi: gli strati di Raibl, così detti dal nome di una località all'estremo confine nord-orientale d'Italia, dove sono molto sviluppati.

Alla presenza di questi strati facilmente disgregabili si deve la formazione di alcune delle più famose « cengie »: tale, ad esempio, quella assai caratteristica che divide in due costruzioni sovrapposte la massa imponente del Gruppo di Sella.

IL GRUPPO DEL CATINACCIO, DAL LATEMAR. LE FALDE PRATIVE APPARTENGONO ALLA SERIE MARNOSO-ARENACEA DEL PERMIANO E DEL TRIAS INFERIORE. IL PRIMO GRADINO ROCCIOSO, A DESTRA, E' « DOLOMIA DELLA MENDOLA ». SOPRA, UNA FASCIA COMPOSTA DI UN ALTRO COMPLESSO MARNOSO O CALCAREO-MARNOSO: GLI « STRATI DI LIVINALLONGO ». SOVRASTANO LE MAESTOSE PARETI DELLA DOLOMIA LADINICA DELLO « SCILIAR ». *(Fot. dott. Zetta)*

LE PARETI OCCIDENTALI DEL SELLA NELL'ALTA VAL GARDENA. EVIDENTE LA CENGIA CHE LE DIVIDE IN DUE PARTI: L'INFERIORE E' « DOLOMIA DELLO SCILIAR ». LA SUPERIORE DOLOMIA PRINCIPALE.

TIPICO ESEMPIO DI PASSAGGIO LATERALE DA UNA FORMAZIONE CALCAREO-DOLOMITICA DI ORIGINE CORALLINA A UNA SERIE LAVICO-TUFACEA, ALMENO IN PARTE COEVA. *(Fot. dott. Zetta)*

Altri monti, pure dolomitici, hanno origine ben diversa. Sono quelli formati di dolomia norica, e cioè i più imponenti massicci dell'Agordino orientale, dello Zoldano e del Cadore. Massicci i cui nomi richiamano alla mente pareti vertiginose, vette incoronate di ghiacci perenni e impennacchiate di nubi: Pelmo, Civetta, Antelao, Sorapis, Cristallo e molti altri.

Come si formarono questi colossi? Essi hanno un'origine assai più semplice. Non si ebbe qui il lavoro costruttivo di miriadi di animaletti, ma invece il semplice depositarsi in fondo al mare di materiali anche in questo caso in prevalenza di origine organica, cioè costituiti dalle parti calcaree (gusci, ecc.) di animali marini morti.

Si distese così su tutta la superficie della regione una potente coltre di sedimenti dapprima in prevalenza dolomitici (Dolomia principale o norica) poi, invece, calcarei (calcari del Lias) dalla tinta assai chiara, biancastra o perlacea.

Su questo complesso si depositarono poi altri strati calcarei e marnosi, quelli del Giurese superiore e del Cretaceo, finchè all'inizio dell'êra cenozoica o terziaria, in virtù di forze la cui ultima causa ci è assai mal nota, quello che era stato per così lungo tempo fondo marino fu sollevato sempre più in alto, fino ad emergere dalla superficie delle

…nde ed assurgere alle eccelse altezze delle nostre cime alpine.

Il grandioso fenomeno portò, dunque, allo scoperto l'imponente pila di sedimenti che abbiamo descritta, e questa venne perciò a trovarsi sottoposta all'azione erosiva degli agenti atmosferici.

L'azione delle acque dilavanti ed erodenti si accentuava maggiormente là dove, in seguito all'adattamento della compagine rocciosa alle potenti spinte orogenetiche, si erano verificate delle spaccature di varia entità. E così, a mano a mano che i monti sorgevano, i torrenti e i fiumi riportavano al mare quantità enormi di materiali, e tornavano a riveder la luce depositi che durante millenni erano stati ricoperti da altri più recenti.

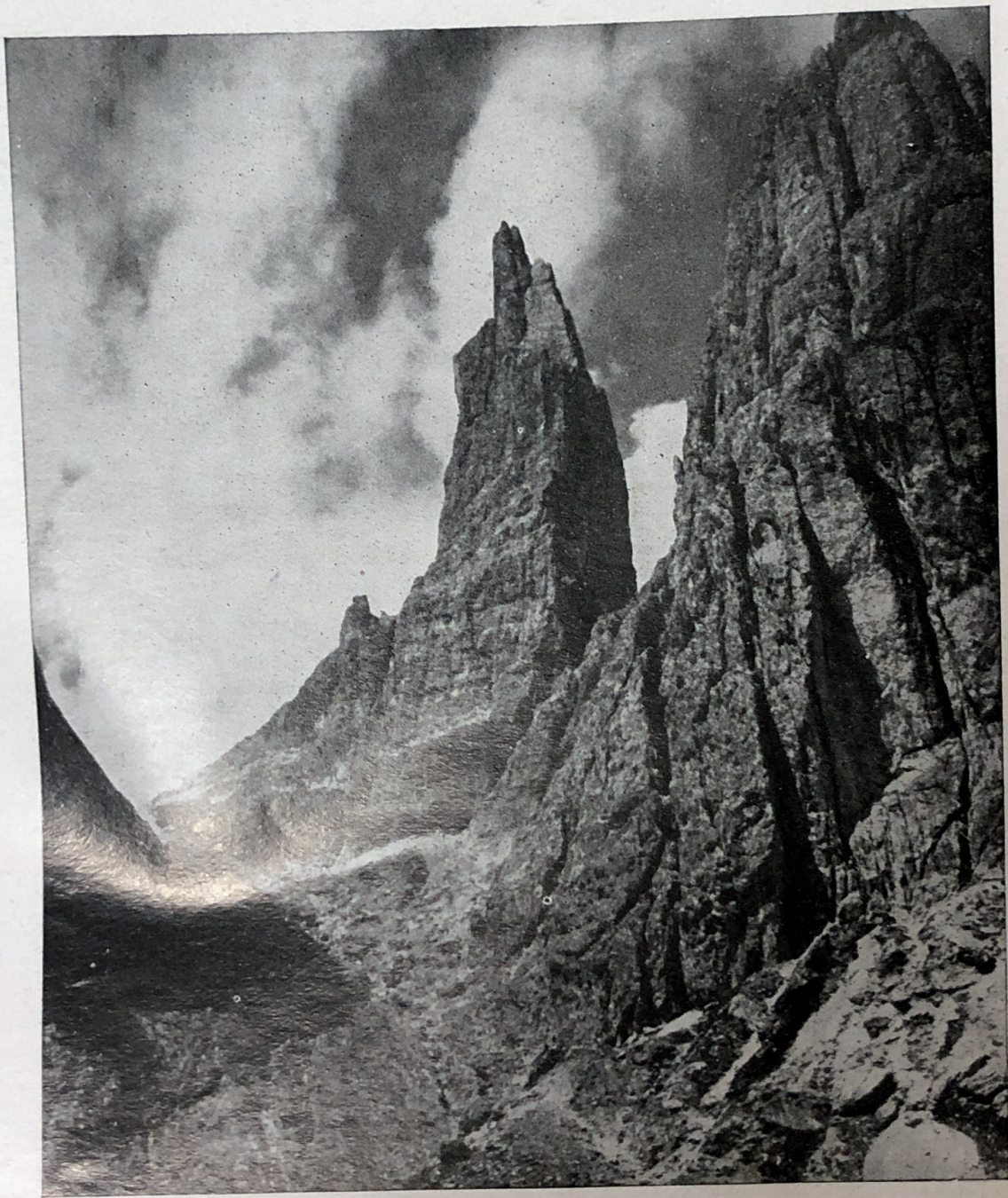
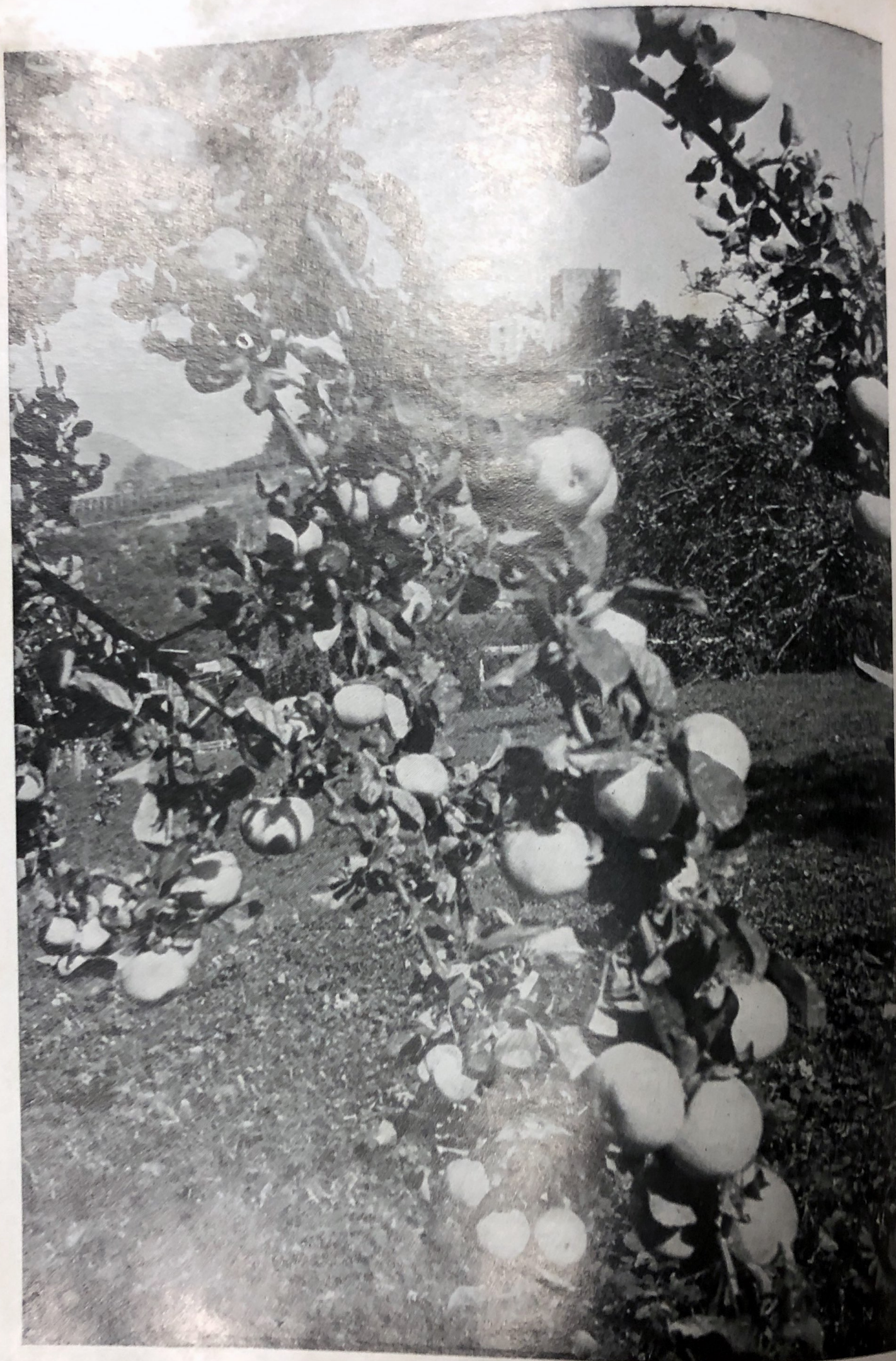
In qualche zona della regione dolomitica, per esempio nel Cadore e nell' Ampezzano, l' azione erosiva incise profondamente soltanto la parte più recente della coltre sedimentaria, lasciando sussistere di essa più o meno estesi residui isolati, quasi galleggianti sopra la massa dei depositi più antichi. Si formò così buona parte degli imponenti colossi delle Dolomiti orientali, che, come già dicemmo, sono costituiti in massima parte da Dolomia principale e da calcari del Lias.

In altre zone invece — particolarmente nella regione dolomitica e alto atesina — sussistono ormai scarse tracce dei più recenti depositi ed affiorano invece le più antiche masse dolomitiche di origine corallina.

Abbiamo visto più sopra come le scogliere dolomitiche ladiniche erano affiancate e distinte tra loro da altre formazioni di origine ben diversa. Se queste — costituite in prevalenza da materiali meno consistenti e quindi molto più facilmente disgregabili — l'azione erosiva dell'acqua si esercitò maggiormente che non sulle compatte e rigide scogliere dolomitiche.

Dimodochè quest'ultime masse rocciose, liberate dai depositi di origine vulcanica che le circondavano e le sommergevano, vennero ad elevarsi nel loro superbo isolamento, dominando le zone circostanti, che davano origine a verdeggianti distese di boschi e di prati.

Pur dovendo schematizzare alquanto per non riuscire troppo difficile, e pur avendo trascurato per brevità di accennare all'influenza che le potenti forze orogenetiche hanno esercitato sulla formazione delle nostre montagne e del paesaggio dolomitico, io credo di aver dato, con quanto sono venuto esponendo fin qui, un quadro abbastanza chiaro del succedersi dei fenomeni e degli avvenimenti che han dato origine a queste montagne, le quali sono certamente da annoverare tra le più belle della nostra Patria, pur così ricca di bellezze naturali.

PIERO LEONARDI

LE FANTASTICHE TORRI DEL VAIOLET, NEL GRUPPO DEL CATINACCIO (VAL DI FASSA), TIPICHE GUGLIE DI « DOLOMIA DELLO SCILIAR ». *(Fot. Dott. Zetta)*

DINTORNI DI MERANO.

(Fot. B. Stefani)

Vita del Touring

significativo commento alle parole del nostro Presidente.

Quando già questo numero della Rivista stava per andare in macchina, abbiamo ricevuto da alcuni nostri Soci vitalizi la lettera seguente. Se fosse giunta prima, dato il suo contenuto, l'avremmo pubblicata nelle pagine di questo stesso fascicolo in cui sono trattati argomenti della più vitale importanza per la vita del Touring.

La lettera è, infatti, un nuovo documento di quello spirito di solidarietà che è sempre stato uno dei saldissimi perni della nostra istituzione; e se ora, stringendo il tempo, siamo costretti a rinviarne un adeguato commento ad una prossima occasione, non vogliamo però tardare ad esprimere ai firmatari la compiacenza del nostro animo grato. Gratitudine per l'atto in sè, gratitudine per il sentimento che lo ispira. Nè dubitiamo che, leggendo la lettera dei colleghi, i Soci, considerandone il significato, uniranno il loro al nostro compiacimento, il loro al nostro elogio.

Col più vivo interesse abbiamo letto su «Le Vie d'Italia» *quel* «Discorrendo fra noi» *col quale il nostro amato Presidente commentava, compiacendosene, l'esito dell'Assemblea annuale, e dal passato, come è uso della nostra Associazione, prendeva le mosse per considerare l'avvenire.*

Ma a noi — amici di vecchia data, cui è legame anche il comune antico attaccamento al Touring — ha fatto particolare impressione un periodo della breve Relazione, là dove, considerando l'attuale apporto delle vecchie quote vitalizie ai redditi annuali dell'Ente, ha dovuto constatarne la media in L. 7,50, in confronto alle nuove quote di L. 22 per gli Annuali 1938 e al presunto impiego della nuova quota vitalizia di L. 350. E' una constatazione, ha detto il Sen. Bonardi, di cui si deve tenere rigorosissimo conto e a cui bisogna reagire innanzi tutto mantenendo salda la compagine sociale e procacciandole nuovi aderenti.

Benissimo: ma se la nostra qualità di Soci vitalizi anziani può autorizzarci a interloquire, ci permettiamo di chiedere se non vi sia qualcosa di più immediato effetto che — ove il Sodalizio non possa o non voglia chiederla — possa però essere compiuta dai Soci stessi. Nelle parole del Presidente ci pare di leggere il proposito di un'amministrazione anche più vigile e severa di quella che è già nelle consuetudini del Touring, e ciò è giusto; tuttavia, ognuno di noi sente, come lo ha sentito il nostro Consiglio Direttivo, che una Istituzione come la nostra non vive di vita giornaliera, ma — anche quando al di fuori non consta — nell'intimo suo sta elaborando e attuando sempre nuovi programmi in evoluzione.

Parole? No, realtà; e noi, vecchi soci del Touring, ricordiamo che, proprio durante il quadriennio della Grande Guerra il Touring ha messo in cantiere — in più dell'attività normale — una serie di lavori apparsi solo più tardi, i quali hanno esteso l'ambito della sua azione anche oltre il pubblico italiano: le pubblicazioni dirette a far conoscere al mondo la grandezza del nostro contributo e sacrificio nella guerra; la «Guida d'Italia per gli stranieri», *che presentasse loro, nelle rispettive lingue, ma in un'atmosfera prettamente italiana, la nostra terra; e, impresa fra tutte maggiore, l'Atlante Internazionale.*

Se, dunque, non basta vivere soltanto per il presente, noi ci chiediamo se è giusto che i Soci vitalizi di antica data restino indifferenti davanti a quel 7,50. Nessuno, facendosi Vitalizio, ha certo pensato ad una speculazione; tutti ben sanno invece, e vogliono, che quella loro adesione suoni approvazione e costituisca valido contributo ai fini sociali. E però noi crediamo che non pochi accoglieranno la nostra esortazione: chi può farlo senza sacrificio, integri il contributo che già con la propria inscrizione aveva inteso di mettere a disposizione del Sodalizio.

I Soci le sentono queste cose; se occorresse dimostrarlo, basterebbero gli elenchi, che proprio in questi mesi si vanno pubblicando, dei Vitalizi i quali, non richiesti, mandano la somma integrativa per la conversione della loro quota in nuova Rendita. E perchè non dovrebbero sentire ugualmente — diciamo anzi a maggior ragione — quanto sarebbe bello, e più ancora che bello equo, che in questa circostanza allineassero la loro quota sulla misura del nuovo contributo 1938? Non è forse il Touring l'associazione che, in periodo di stasi, ha dato il primo impulso alla formazione di una coscienza turistica nel nostro Paese? Non è esso che ha creato le prime Guide d'Italia, le prime Carte veramente popolari che hanno insegnato a conoscerlo e ad amarlo? E non è esso che, allargando sempre più l'orizzonte della propria attività, ha finito per creare tutta una letteratura geografico-turistica quale nessun'altra Nazione può vantare?

Diamo, quindi, opera tutti quanti affinchè questa attività possa sempre svilupparsi con la consueta antiveggenza. E' questa la ragion d'essere di noi Vitalizi ed è questa la nostra benemerenza principale. Tale è l'appello che rivolgiamo ai Consoci. E non per la pretesa di dare l'esempio, ma solo in ossequio al buon detto antico: «metà consigli e metà quattrini», *inviamo l'accluso vaglia*

complessive L. 750,—, destinato a conguagliare, come da nota in calce, le rispettive nostre vecchie quote con le L. 350 dei nuovi Vitalizi 1938. Non è un augurio che noi esprimiamo, bensì la certezza che i Soci vitalizi risponderanno in massa all'invito, più che nostro, della loro intima fiducia nell'avvenire del Touring.

A. G. BIANCHI - Milano
Avv. LUIGI LOMBARDI - Torino
ATTILIO ORECCHIA - Torino
GUIDO SARTORI - Verona

Comm. A. G. BIANCHI - Milano - Socio vitalizio dal 1894, quota pagata, L. 150; versa ora, ad integraz. L. 200,—
GUIDO SARTORI - Milano - Socio dal 1902; vital. dal 1932; quota pagata L. 200; versa ora, ad integr. L. 150,—
Avv. LUIGI LOMBARDI - Torino - Socio vitalizio dal 1903; quota pagata L. 150; versa ora, ad integr. L. 200,—
Cav. ATTILIO ORECCHIA - Torino - Socio vital. dal 1909; quota pagata L. 150; versa ora, ad integr. L. 200,—
L. 750,—

L'albo d'Onore del Touring Club Italiano.

Pubblichiamo il 10° elenco dei Soci gloriosamente caduti in Africa Orientale e in Spagna. Fra di essi figurano 4 Ufficiali della nostra Marina, vittime del brigantesco attentato contro il piroscafo Barletta, e i due fratelli Busca, caduti nello stesso mese uno nel cielo dell'Africa Orientale e l'altro nel cielo di Spagna. I nomi sono desunti dagli elenchi ufficiali XXIII, XXIV e XXV dei Caduti in A. O. I. e dagli elenchi dei Caduti in Spagna apparsi il 4/6 - 24/6 - 3/7 - 15/7 e 30/8.

Caduti in A. O. I.

BUSCA ENNIO . . . . . *Tenente Pilota*
CORAPI ANTONIO . . . *Carabiniere*
CUCCA MARIO . . . . . *Capit. di fanteria*
RUGGIERO DIALMA . . . *Ten. Colonnello*
VIANINO GUIDO . . . . *Soldato*

Caduti in Spagna

BANTI EZIO . . . . . . *Geniere*
BARILLARO ARTURO . . *Capo Manipolo*
BUSCA GIORGIO . . . . *Capit. Artiglieria (Oss. d'aeroplano)*
DONDA MARIO . . . . . *Capo Manipolo (Cons. mil. T. C. I.)*
MATAROLLO ELIOS . . . *S. Ten. Pilota*

Caduti nell'attacco al piroscafo «Barletta»

ANGELI ANGELO . . . . *S. Ten. di Vascello*
BATTAGLIA CARLO . . . *Capitano*
NATALICCHIO CARLO . . *Tenente*
SPIGONARDO NICOLA . . *Tenente*

La "Carta Automobilistica al 650.000,,

Come abbiamo ripetutamente annunziato, la nuova edizione della «*Carta automobilistica al 650.000*», adeguata alle presenti condizioni della viabilità e migliorata nella sostanza e nella veste, è disponibile nel suo primo foglio — *Italia Settentrionale* — al prezzo di L. 9 alla Sede del Sodalizio; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12 all'Estero.

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di ottobre della nostra consorella «*Le Vie del Mondo*», ha il seguente interessantissimo sommario:

L. PATTIS, *Luci e ombre dell'India* (con tavole a colori); M. C. CATALANO, *Shanghai;* A. DAVICO, *La resurrezione di Gerasa* (con tavole a colori); G. BASSETTI, *Terranova, isola di pescatori;* R. E. GREENHAM, *La Grande Barriera di Corallo;* «*Di paese in paese*».

Il lussuoso fascicolo, in carta patinata speciale, consta di 120 pagine con oltre cento illustrazioni in nero, 5 tricromie, 10 cartine e grafici, artistica copertina a colori.

Esempi da imitare.

Anche in questo numero siamo lieti di poter registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di Lire 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del T. C. I. per convertire il loro contributo in Rendita 5 %. Ecco la nuova serie di «esempi da imitare»:

Cap. Cav. Paolo Beretta, Genova; Dott. Antonio Bortolani, Verona; Landi Alarico, Genova; Cian Attilio, Arsiero; Preda Sebastiano, Fusignano; Cav. Corradino Bandini, Siena; Ravasini Oscar, Trieste; Dalpiaz Rodolfo, Terres; Sichi Alfredo, Cutigliano; Bonetto Giuseppe, Cairo Montenotte; Polimanti Cesare, Otricoli; Loro Piana Mario, Quarona Valsesia; Gallinella Oreste, Parma; Mazzoleni Gian Battista, Milano; Rag. Enrico Colombo, Milano; Carugati Umberto, Saronno; Dott. Mario Roccavilla, Torino; Delzanno Carlo Alfonso, Torino; Dott. Marcello Labor, Pola; Rebelli Giuseppe, Trieste; Dott. Luigi Fonzi, Roma; Capitano Lino Pais, Fiume; Innocenti Giuseppe, Ambivere; Ferraiolo Angelo, Salerno; Cravello Albino, Pekishti-Lusknie; Ermoli Pietro Paolo, S. Ambrogio Olona; Geom. Rag. Ferdinando Scuri, Tripoli; Dott. Carlo Bass, Hatzingen; Bussi Carlo, Torino; Dott. Enzo Samoggia, Milano; Dottoressa Lea Samoggia, Milano; Samoggia Vera, Milano; Fonzi Genoese Isabella, Roma; Puccio Dora, Palermo; Dott.a Ada Barbieri Baviera, Cremona; Dott.a Prof.a Margherita Ancona, Milano; Dott.a Luisa Ancona, Milano; De Burgh Daly Eileen, Bordighera; R. Istituto Tecnico Industriale «Eugenio Bona», Biella; Istituto Nazionale per le opere pubbliche dei Comuni, Roma; S. E. Generale Cav. di Gr. Cr. Lorenzo Barco, Torino; Colonnello Cav. Carlo Mariani, Firenze; Dott. Prof. Albino Machetto, Biella; Avv. Comm. Enrico Mascheroni, Beè; Rag. Dott. Giulio Conte, Manta; Colonnello Comm. Gilberto De Marinis, Alessandria; Capitano Ing. Francesco Taschetta, Taranto; Dott. Prof. Fausto Penati, Torino; Ing. Giuseppe Rangoni, Bologna; Dott. Cav. Giuseppe Guercini, La Spezia; Don Francesco Pasti, Funo di Argelato; Iavagnilio Gaetano, Console del T. C. I., Biella; Avv. Raffaele Montesani, Fuscaldo; Lurani Cernuschi Francesco, Milano; Rag. Mario Cantini, Milano; Girotti Pietro, Tripoli; Capitano Dott. Luigi Pettinari, Teramo; Maggiore Cav. Riccardo Salomone, Roma; Generale Comm. Fidenzio Dall'Ora, Novara; Timperi Augusto, Bolognola; Nicoletti Ilario, Giovanni Berta; Dott. Antonio Soldi, Gonzaga; Borri Silvio, Imperia; De Bonfioli Adone, Ala; Prof. Michele Carboni, Aritzo; Possenti Ugo, Roma; Dott. Ignazio Cugusi, Cagliari; Rag. Alberto Barsanti, Pisa; Rag. Angelo Izzi, Roma; Dott. Arturo Segre, Fusine Valromana; Dott. Giovanni Fabriani, Spilamberto; Don Giuseppe Beati, Zanengo; Barone Dott. Antonino Gennardi di Molinazzo, San Biagio Platani; Rag. Comm. Augusto Grillo, Milano; Dott. Prof. Francesco Morra, Milano; Generale Gr. Uff. Vito Scimeca, Bologna; Vivaldi Ernesto, Mioglia; Prof. Augusto Fighiera, Console Scolastico del T. C. I., San Remo; Ing. Mario Rizzo, Modena; Ing. Pierantonio Crespi Legorino, Busto Arsizio; Rag. Comm. P. Gustavo Giraud, Genova; Ing. Marco Ricci, Milano; Reinosso Margherita, Torino; Mongardi Augusta, Sasso Morelli.

(continua)

La più grande ESPERIENZA nell'industria petrolifera...

raccolta in 71 anni di contatto con macchine operanti in 63 nazioni del mondo consente alla Vacuum di produrre il migliore olio per la vostra auto.

Il Mobiloil dura di più e dà una migliore protezione al vostro motore. Il famoso metodo di raffinazione Clearosol libera l'olio dalle impurità come nessun altro sistema è mai riuscito.

La prima storta della Vacuum dove nel 1866 si produsse il primo lubrificante minerale.

Un dettaglio della Raffineria di Napoli, la più moderna del mondo.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

VIETATO
FUMARE
RIFORNITEVI PER UN FELICE VIAGGIO CON
LITTORIA
L 25
IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

ITINERARI GASTRONOMICI

PRELUDIO

Iniziando, nel numero di luglio, questa nuova rubrica, ne spiegammo le ragioni, non che la stretta connessione della materia coi multiformi aspetti del Turismo. Per i lettori che avessero dimenticato il contenuto di quella « premessa » la riassumiamo qui brevemente.

Questi « Itinerari gastronomici », che passano in rassegna — ad una ad una — tutte le provincie d'Italia, confidano — torniamo a ripeterlo — nella volonterosa collaborazione di quanti si occupano, o s'intendono, o simpatizzano con la cucina e i suoi più genuini prodotti nelle diverse parti — città e loro dintorni — del Regno.

Passammo già in rassegna la cucina fiorentina e i ristoranti della Città e delle adiacenze, dove il forestiero (consideriamo tale anche l'Italiano quando in Italia esce dal suo paese) può mangiare e bere bene. Dedichiamo la puntata di questo numero alla cucina veneziana.

I buoni amici del Sodalizio che abitano nelle altre città del Veneto mandino un'analoga rassegna relativa ai loro paesi. Così il Touring conoscerà che cosa pensino della materia i Veneti: e dallo sforzo comune potrà forse scaturire un lavoro non indegno di essere riassunto e pubblicato.

I collaboratori, scrivendo alla Redazione de « Le Vie d'Italia » (Corso Italia, 10 - Milano) abbiano cura di indicare anche i migliori esercizi dei centri urbani; e tenendo presenti con molta diligenza tutte le strade che irradiano dalle rispettive città, indichino, se ve ne sono, i migliori esercizi sparsi lungo le stesse o esistenti in altri luoghi notevoli di ogni singolo paese.

Torniamo a ripetere che questo tentativo merita — se non c'inganniamo — la maggiore considerazione, essendo la cucina, e quindi la sua conoscenza, uno degli elementi essenziali — potremmo dire decisivi — di un incremento del Turismo, che il Regime intende conseguire nel più breve termine, per ragioni morali e sostanziali di capitale importanza. Se, in considerazione di ciò, il pubblico seconderà con fervore la nostra iniziativa, persisteremo in questa rassegna gastronomica del nostro Paese, sperandone risultati non illusori; se, invece, questa collaborazione che invochiamo ci mancherà, desisteremo dal nostro proposito, con la legittima soddisfazione, però, di aver richiamato l'attenzione e l'interesse di molti su un argomento che speriamo rimanga all'ordine del giorno.

La collaborazione che invochiamo non può valersi dell'attività di buona gente che abitualmente si segga a tavolino, ma deve rispecchiare, in forma viva e spontanea, le conoscenze e le opinioni di quanti vivono la vita locale dei varî luoghi di questa nostra Patria, così ricca di risorse anche negli onesti piaceri della mensa.

Lieve, e fors'anche gradita, è la fatica a cui invitiamo non solo i nostri Soci, ma tutti gli Italiani, moltissimi essendo fortunatamente coloro (albergatori, cuochi, turisti di ogni categoria) che possono interloquire autorevolmente.

Ove la nostra iniziativa venga secondata dalla collaborazione diligente degli esperti a cui facciamo appello, si riuscirà finalmente a mettere insieme un corpus razionale della cucina italiana, che potrà dare buoni frutti anche nell'occasione non lontana della grande Esposizione Universale del 1941.

LA CUCINA VENEZIANA

Le presenti note sulla cucina veneziana non sono dirette a erudire i Veneziani, i quali, necessariamente, son maestri in materia: questo rapido abbozzo, imbastito secondo il programma esposto ne *Le Vie d'Italia* dello scorso luglio, mira anzi a provocare correzioni e aggiunte da parte dei Veneziani che si interessano di gastronomia.

Si tenga presente che questi « itinerari gastronomici », — dal cui complesso, piacendo al pubblico, dovrebbe scaturire automaticamente una ideal guida gastronomica italiana — non vogliono essere un trattato completo e presuntuoso *de re culinaria*, ma soltanto una guida breve e sufficiente la quale, tolto di mezzo il troppo e il vano, riesca a dare un qualche orientamento al forestiero che visita le varie nostre regioni e sia desideroso di conoscere almeno i doni più caratteristici della mensa e delle cantine locali.

* * *

A Venezia trionfa, naturalmente, il pesce: e il forestiere amante della buona cucina ha qui l'obbligo, *in primis et ante omnia*, di recarsi a visitare la Pescheria, nelle vicinanze di Rialto, e non per ammirare la presuntuosa architettura dell'ambiente, bella e originale tuttavia, come ogni cosa di Venezia, ma per notare la straordinaria varietà di pesci che arricchisce, in confronto di molti altri mercati, quello doviziosissimo di Venezia.

Lasciando deliberatamente da parte certe qualità di pesce che non interessano molto il forestiero, il quale, di preferenza, volge la sua attenzione soltanto alle migliori, notiamo subito che, abitualmente, e salve le debite esclusioni stagionali, circa quaranta qualità di crostacei e di pesci concorrono abitualmente a creare la eccezionale pompa della pescheria veneziana.

Venezia è una delle poche città che vuole la salvezza e non la morte del peccatore di gola: mentre par fatta apposta per rigurgitare di vendite di crostacei all'aperto e di venditori girovaghi degli stessi (e così era un tempo), ora tal genere di commercio sporadico e ambulante è a Venezia completamente abolito e particolarmente preso di mira dalle autorità sanitarie. Si assiste quindi in Italia a uno strano spettacolo: in tutte le maggiori città di terraferma il forestiero è visitato direttamente nei ristoranti dal venditore col caratteristico canestro dei crostacei, i quali in talune città, come a Firenze, si vendono e si mangiano anche all'ingresso di qualche

ottimo ristoratore del centro; a Venezia invece, ove tal genere di traffico parrebbe dover costituire un ramo essenziale della vita locale, è completamente soppresso. Nè possiamo biasimare il rigore estremo in proposito delle autorità sanitarie veneziane, perchè non esistono garanzie di provenienza e di conservazione idonee a preservare dai pericoli potenziali che presentano i crostacei mangiati crudi. E anche nel campo gastronomico *salus publica suprema lex esto*.

Di ogni crostaceo e di ogni pesce diamo anche il nome scientifico latino, fornitoci con paziente cortesia da quel sapientissimo ittiologo che è il Conte Emilio Ninni di Treviso; e ciò perchè il forestiero (sia esso siciliano o norvegese o giapponese o americano) possa, se voglia ricorrere ai lumi dei competenti del suo paese, indagare se vi regnino le specie nostre, da noi designate col nome popolaresco veneziano.

Ostriche (OSTREA EDULIS). Nella laguna di Venezia si pescano le così dette *óstreghe de palùo*, squisite; si vendono sul mercato quelle di Taranto e anche quelle coltivate nel fiord di Leme, in Istria, fra Orsera e Rovigno, batteriologicamente purissime all'origine; ma chi assicura che, per mal compreso spirito di buona conservazione, i canestri non vengano tuffati nelle acque impure dei canali veneziani?

Se il traffico vagante dei crostacei è impedito, se ne trovano tuttavia in Pescheria, e, come vedremo, in taluni ristoranti, che offrono sufficienti garanzie di freschezza e di immunità della merce, sempre nei limiti concepibili in un campo che è assai arduo e problematico.

Per ovviare ai pericoli che presenta l'ostrica mangiata cruda, si sono escogitati varî metodi di cottura e tutti li abbiamo sperimentati, ma tutti ci sembrano una profanazione del cibo elettissimo, che va mangiato esclusivamente crudo; perfino il risotto di ostriche va bandito dalla mensa del vero buongustaio, che verso l'ostrica deve serbare un rispetto riverenziale.

A Venezia chiamano col brutto nome di *peòcio*, corrispondente alla parola italiana « pidocchio », quell'eccellente frutto di mare che è il MYTILUS, le « cozze » dei meridionali; cibo saporito e bello, che in molte parti d'Italia si mangia anche crudo; non a Venezia, dove si teme, a ragione, che i mitili provengano non dalla laguna libera, ma dagli infetti rii urbani. Quindi si mangiano senza pericolo cotti in risotto o cotti in zuppa alla cappuccina, col loro guscio: questo, aprendosi col calore, dà l'acqua salata, che si allunga con olio e si condisce con sale, pepe, prezzemolo ed aglio. L'aglio, adoperato con misura e con arte, è ingrediente indispensabile alle minestre di magro, che non possono quindi essere gustate nella loro integrità dal disgraziato (tale, naturalmente, soltanto in senso gastronomico) che abbia l'idiosincrasia dell'aglio o non lo possa digerire.

Del risotto di magro coi mitili (*peòci*) parleremo nel paragrafo dedicato ai risotti coi crostacei.

Come altri paesi si vantano delle *vóngole*, Venezia ha al suo attivo le *cape tonde* (CARDIUM EDULIS) fra le quali particolarmente apprezzate quelle dette *malgaròte* che si pescano nella laguna circostante a Marghera. Frutto di mare superiore di gran lunga alle *vóngole* per bellezza di aspetto e per sapore. Corrispondono le *cape* alle *telline*? Il risotto con le *cape* è la quintessenza della bontà. Si mangiano anche in zuppa, alla cappuccina, cotte e servite col bel guscio striato: e i Veneziani, popolani e ricchi, le mangiano avidamente e copiosamente anche crude, perchè, nel supposto che vengano raccolte solo nella laguna lontana dalla città, le credono immuni da pericoli: i quali del resto vengono affrontati spensieratamente dai golosi, convinti come sono, per la bontà di tal crostaceo, che il giuoco valga la candela.

Assai simili alle *vóngole* abbiamo a Venezia i *caparozzoli dal scorzo grosso e dal scorzo sutil* (TAPES DECUSSATUS e SCROBICULARIA PIPERATA). Si mangiano in risotto, in zuppa alla cappuccina e crudi: ma le *cape tonde* sono le regine dell'Estuario.

In risotto o fritti o crudi si mangiano i *canestreli*, detti altrove *pètini* (PECTEN OPERCULARIS) dal guscio decorativo, che ha grandezza media fra quello dell'ostrica e quello della *capa tonda*.

I *caparozzoli* assomigliano, in piccolo, alla *capa santa* (VOLA JACOBEA) così detta perchè di quelle conchiglie magnifiche si ornavano i mantelli dei pellegrini che andavano a San Giacomo di Galizia. Ora costituiscono pietanza eccellente e vistosa, cotte rapidamente in gratella nel loro guscio, condite di olio e prezzemolo (senza aglio): si servono nel guscio su piatti capaci, perchè occupano largo spazio. Soltanto dopo tolte dal fuoco si irrorano di limone, il quale diventerebbe amaro a contatto del soverchio calore.

Soltanto per denunciare al disprezzo dei buongustai un uso non consentito della *capa santa* ricordo le *cape sante in umido*, che si cucinano a Venezia all'uso stesso delle seppie in umido, le quali trovano in tal modo debita e lodevole cucinatura, mentre le *cape sante*, ridotte al comune denominatore dell'umido, perdono i pregi della forma, del colore, del sapore.

Le *cape da deo* o *cape longhe*, dette altrove *canolicchi* (SOLEN SILIQUA) sono ottime in zuppa, alla cappuccina e anche leggermente arrostite in gratella, unte o no con una penna intrisa d'olio.

Fra queste ghiottonerie metteremo i *gambareti* (ANCHISIA LACUSTRIS) e le *schile* (CRANGON VULGARIS), ottimi allessi, sgusciati e conditi con olio e limone: buoni anche fritti.

Le *canocie* (SQUILLA MANTIS), gustose quando son sature di corallo, ma sempre fastidiose perchè attentano alla integrità delle mucose orali, si mangiano allesse, condite con olio e aceto o limone; ma i Veneziani usano anche arrostirle in gratella, facendo un solco con forbice e coltello lungo la corazza, affinchè penetri allo interno il condimento.

Sul mercato di Venezia si trovano le aragoste del tipo comune, ma l'aragosta dell'Adriatico è l'astice, *àstese* (HOMARUS VULGARIS) che si distingue per le zampe (chele) a tenaglia, delle quali son prive le aragoste. Le zampe, quando sono enormi, accolgono una polpa delicatissima, che fa dimenticare la carne dura e stopposa delle aragoste e degli astici, specie quelle degli esemplari suntuosi, che, insuperabili per bellezza di forma e di colore, non sono, per qualità intrinseche di gusto e di fibra, pari alla fama e al costo.

Il defunto Cav. Julius Grùnwald senior, un viennese venuto giovanetto a Venezia, ove avviò un albergo e un ristorante che furono anticipazione esemplare di civiltà alberghiera, da uomo gaudentissimo e sapientissimo quale egli era (viveva anche per mangiare) e maestro di ogni capestreria culinaria, insegnava che i crostacei e i pesci allessi, per essere il gusto loro delicato e tenuissimo, soffrono appena appena il condimento di olio e limone, anche dal quale però taluni raffinatissimi prescindono, per non turbare il lieve aroma equoreo della vivanda.

E così, alla buona, al più con l'ausilio di olio e limone, si son mangiati sempre a Venezia questi ed altri cibi, finchè anche qui incominciò a imperversare la *mayonnaise* livellatrice e indigesta, delizia dei villani da rifare, che vanno pazzi anche per le cucinature *all'americana*, dove, sotto l'insolenza delle droghe e delle salse, spariscono colore e gusto, doti peculiari d'ogni cibo.

Paladini in Italia della cucina nazionale, immune da deviazioni e degenerazioni, consigliamo il forestiero illuminato di non lasciarsi sedurre da novità internazionali e irrazionali, buone per il volgo degli eleganti, che spesso non hanno mente e stomaco sano.

Ha tutti i pregi delle aragoste e degli astici, senza i difetti, la nostra *granzéola* (MAJA SQUINADO), che vien servita nel suo scrigno di cinabro. Mano paziente procede alla vuotatura d'ogni contenuto e ne aduna nel bel guscio la parte commestibile, spesso corruscante di corallo; si mangia dal guscio, condita d'olio e limone, cui « *gente più a mal che a ben usa* » fa talvolta una non lodevole aggiunta di senape inglese o francese, alterando uno dei cibi più belli e buoni della cucina nostrana.

In Istria si fa con la *granzéola* un eccellente risotto, ignoto alla cucina veneziana.

Si abbia cura di esigere esemplari femmine.

Sconsigliamo il *granzipéro* (ERIPHYA SPINIFRENS) detto altrove *paùro*: un piccolo mostro dal guscio tenace, che ha aspetto e resistenza di siluro e di carro d'assalto: troppa è la fatica per raccogliervi un'esigua materia commestibile, mentre ne è ricca la *granzéola*. Molti però lo considerano crostaceo prelibato.

I *folpi*, i polipi (ELEDONE MOSCHATA) assumono con la cottura bel colore rosato. Specie gli esemplari piccoli sono ottimi allessati in acqua salata poi tagliati a spicchio e conditi con pepe, olio, aceto e limone, o anche mangiati con le mani, soltanto con un po' di sale, a guisa di uova sode.

In certe stagioni si fa grande uso dal popolo anche dei *caragoi longhi o tondi* (CERETHIUM VULGATUM e GIBBULA ALBIDA) e dei *garúsoli*, molluschi gastropodi, duri, ingrati a palato delicato, che bolliti, e quindi sterilizzati, si vendono impunemente anche per le vie.

Si vendono parimenti anche per le vie (e si mangiano in casa allessate e lasciate prima mezza giornata a macerare nell'olio, con pepe, sale, prezzemolo e aglio) le *masanéte*, femmina del *granzo* (CARCINUS MOENAS) così chiamate quando hanno il guscio duro a corazza e son prossime a gettare le uova, che chiamansi volgarmente *corallo*. Migliori le *masanéte de vale*, così dette perchè raccolte nelle valli da pesca ove trovano miglior nutrimento e crescono più grosse. Cibo popolarissimo, ma ricercato anche dai ricchi, perchè eccitante e saporoso.

Queste stesse *masanéte* quando perdono la crosta, diventano molli e si chiamano *moléche*; infarinate e fritte (senza il cattivo uso di tagliarne le zampe, ciò che ne deforma la armoniosa linea) costituiscono un cibo da tutti desiderato. *Moléche frite e polenta calda* rappresentano la quintessenza della bontà nella semplicità.

Una variante degna dei romani antichi ho appresa nella canonica ospitale di un prete amico. In un catino si frullano delle uova (tuorlo e albume): vi si immergono quindi le *moléche* vive e vitali, le quali bevono avidamente il contenuto: subito dopo, infarinate e fritte, si mangiano imbottite... automaticamente di frittata, accompagnate da insalatina novella, mista a radicchio e rucchetta. Una rivelazione!

Nell'alto Adriatico, specie sul mercato di Venezia, vi è abbondanza di *scampi* (NEPHROPS NORVEGICUS), che vengono dal Quarnaro; uno dei doni più squisiti del mare.

A Venezia se ne vendono le code, che, sgusciate, infarinate e fritte, rappresentavano un tempo l'unica forma di utilizzazione, ed è sempre la migliore: ora si servono anche allessi, con l'immancabile *mayonnaise* o con salsa tartara e spesso anche in quell'intruglio che suol dirsi *all'americana*.

A Venezia si ignora invece generalmente la cottura degli scampi *alla búzzera* in uso a Trieste e quella *alla Cardinale* che si pratica a Fiume.

I *calamári* (COLIGO VULGARIS), specie quelli minuti, e anche le seppie piccole (SEPIA OFFICINALIS), dette *calamaréti* e *sepoline*, dànno vita a fritture inobliabili, e bisogna riconoscere che molti a Venezia raggiungono perfezione rara nell'arte non facile di ben friggere.

Le seppie a Venezia si fanno ottimamente in umido; solo a Venezia le mangiai cotte in gratella, messe poi a riposare nell'olio, con guarnizione di prezzemolo e di qualche filamento di aglio: cibo squisito!

Singolare il risotto con le seppie; brutto, ma ottimo. Nell'osteria di Romano Barbaro a Burano trovai lo scorso anno un giornalista tedesco, accorso appositamente, attratto dalla fama, per imparare a descriverne la peculiarità. Celebrò degnamente questo risotto Orio Vergani, sul *Corriere della Sera*.

Cibo che desta fanatismo, ma spiacente a coloro (e son nel giusto) che vogliono nei cibi bontà sempre disposata a bellezza.

La *bósega* (MUGIL CHELO), la *volpina* (MUGIL CEPHALUS), detta altrove múggine, il regale *brancino* o lupo di mare o spigola (LABRUS LUPUS), il *dentice* (DENTIX VULGARIS) e il *rombo* delicatissimo (ROMBUS MAXIMUS) costituiscono gli allessi classici della mensa veneziana: cotti con puro sale (senza aceto, limone e simili) il brodo serve anche per tirare a cottura tutti i risotti di magro.

Eccellenti in gratella i cefali o *zéoli*, specie di múggini (MUGIL) — famosi quelli chiamati a Venezia *lotregáni* — e l'*oráda* (CHRYSOPHRYS AURATA) dalla carne tosta e delicata, che i Veneziani non usano generalmente cuocere allessa, come altrove, nè in umido « *á la mode de Caen* ». A tal fine destinano piuttosto, con molto buon senso, la volgare carpa o la tinca, per correggere le deficienze e i vizii di quei pesci d'acqua dolce e di qualità inferiore. I Veneziani preferiscono l'*oráda* in gratella.

Le triglie (MULLUS SURMULETUS) e i barboni (MULLUS BARBATUS) vengono cucinati in gratella e in frittura o alla livornese (in umido con pomodoro, prezzemolo, aglio, vino). È facile ingannare il forestiero dandogli barbóni per triglie: il barbóne ha il profilo del muso molto arcuato: quello della triglia scende rapido, obliquo. Buoni anche i barbóni, del resto. Rifiutare gli esemplari di lusso, perchè solo le triglie non troppo grandi e i barbóni piccoli conservano carne delicata e profumata.

Anche le *code de rospo* (LOPHIUS PISCATORIUS) sono preferibilmente cucinate in gratella, dove trovano giusta destinazione anche gli *sgombri* (SCOMBER) e le sardelle (CLUPEA PILCHARDUS); quest'ultime, come i sardoni (ENGRAULIS ENCHRASICHOLUS) buone anche fritte.

Nè dimentichiamo l'orrido *go* (che, coi piccoli *marsóni*, è la delizia delle fritture popolari) perchè il *go* o ghiozzo (GOBIUS OPHIOCEPHALUS) ha qualità recondite, note a pochi, idoneo com'è a dar vita, passato allo staccio, a risotti e a brodetti saporitissimi.

A Venezia si vendono sogliole bellissime (SOLEA VULGARIS). Raccomandiamo di preferire quelle di media grandezza; il *monstrum* è ripugnante anche in cucina e a tavola, e non ha mai i requisiti del pesce di grandezza normale: *medius tutissimus ibis*.

A Venezia le sogliole, a traverso i secoli, non si sono concepite che fritte: ora se ne viola la integrità e la bellezza cuocendole a filetti o alla mugnaia o alla Colbert o alla Bercy o alla Mornay o in altri modi venuti di Francia a turbare la schietta tradizione della sogliola fritta.

In tono minore ecco i *passerini*, detti altrove *pianuzze* (PLEURONECTUS ITALICUS), simili un po' alla ineguagliabile sogliola, ottimi fritti, specie quando hanno le uova.

Ma sogliole e passerini fritti si utilizzano a Venezia mettendoli *in saór*, cioè in sapore, macerati e insaporiti nell'olio che ha servito a friggerli, corroborato di aceto, di zucchero, di cipolle.

Taluno vi aggiunge pinòli e uva minuta di Corinto. Questa confezione, *mutatis mutandis*, corrisponde al pesce carpionato di altri paesi e allo *scapéce* dei Napoletani, ma è cibo venezianissimo, d'uso tradizionale nelle cene che accompagnano la veglia del Redentore.

Luigi Pirandello, e lo disse proprio a me, giudicò degno del lauro il pesce *in saór* offertogli a Burano, all'inaugurazione dei nuovi locali dell'osteria di Romano

Barbaro. Mangiato all'inizio del pranzo, è antipasto da Nereidi e da Tritoni.

Il *San Piero* (ZEUS FABER) dà vita a *cotolette* morbide e gustose, cotte nel burro, previa immersione nell'uovo battuto e quindi nel pan grattato. I rifiuti del *San Piero* sono poi ottimi a preparare il brodo di pesce che serve a condurre a cottura i risotti da magro. Ottimi fritti si ottengono con gli esemplari piccoli.

L'*asià* o spinarolo (ACANTHIA VULGARIS) si presta a qualunque uso: umido, alla livornese, allesso, in gratella, in cotoletta, in zuppa.

Il tonno (ORCYNUS THYNNUS), eccellente quando non viene sostituito con altri pesci da taglio che ingannano gli ignari, si cuoce a Venezia preferibilmente ai ferri, senza però esclusione di cottura in umido, alla livornese.

Altrettanto dicasi dello storione (ARCIPENSER STURIO) che viene dalla foce del Po: lo si mangia però anche allesso. Dà pur ottimo caviale, non privo di qualche pregio, benchè lontano dalla squisitezza dei caviali russi di miglior marca.

Ultima in elenco, primissima per intensità di sapore e per delicatezza di carne, ecco l'anguilla grossa (ANGUILLA VULGARIS) che, tagliata a pezzi regolari e lardellata di foglie d'alloro, viene arrostita allo spiedo: o spartita a metà nella sua lunghezza e cotta in graticola; o *alla vallesana*, voltata e rivoltata un numero infinito di volte sulle bragie medesime; e alla livornese e anche allessa o in risotto.

Speciale a Venezia, e più propriamente a Murano, il *bisàto sull'ara*. (*Bisàto* è voce dialettale che vuol dire anguilla). L'anguilla vien tagliata a pezzi, calcati ritti in un tegame, senz'altro condimento che qualche foglia di alloro alla superficie e un po' di sale. Il tegame viene avvicinato all'ara del forno vetrario, che ne è il punto più incandescente: ivi l'anguilla cuoce, sprigionando il soverchio grasso, che la rende tanto indigesta: ne rimane come una crema di anguilla. Cibo raro, da mangiarsi caldo, appena levato dall'ara. Non si può ordinarlo che a Murano con un giorno di preavviso, all'osteria del Giardinetto, assicurandosi che la cottura avvenga realmente sull'ara del forno vetrario e non nella cucina economica dell'osteria.

* * *

Passate così in rassegna le qualità di pesce particolarmente meritevoli di attirare l'attenzione del forestiere, segnaliamo i risotti di magro, che si fanno a Venezia coi *peòci* con le *cape tonde*, coi *caparozzoli*, coi *canestreli*, coi *gambareti*, con gli *scampi*, con le seppie e anche con le ostriche.

Questi risotti di magro sono una vera specialità di Venezia; ma, coi tempi nuovi, le vecchie ricette tralignano. Ne ricordiamo quindi una originalissima, conservata da una famiglia che l'ebbe in tradizione dalle case dei due ultimi Dogi, con le quali era imparentata:

« Si schiacciano, senza spappolarli, degli spicchi d'aglio e si mettono a freddo in pentola, a rosolare in abbondante quantità di olio ottimo. Quando l'olio e l'aglio sono appena arrossati, si levi e si butti via l'aglio, e si metta nell'olio una bella manciata di prezzemolo tritato. Indi si aggiunge il riso, che, dopo essersi insaporito nel soffritto, viene condotto a cottura come qualunque altro risotto, versandovi man mano dell'ottimo brodo bollente di pesce, preparato a parte, senza alcun aroma (non alloro, limone, aceto o simili).

« A mezza cottura, si aggiungono i crostacei in larga quantità, pepe macinato al momento (il sale, se il brodo di pesce non è sufficientemente salato) e due dita di vin bianco.

« A tre quarti di cottura, formaggio parmigiano.

« Prima di ritirare il risotto dal fuoco, vi si aggiunge buon burro fresco e una manciata di prezzemolo con aglio tritato.

« Si lasci un po' riposare il risotto prima di servirlo ».

Seguendo rigidamente queste norme e adoperando buon brodo di pesce, non acqua, come quasi sempre si fa nelle osterie, si avrà un perfetto risotto, il cui segreto consiste nel *soffritto* che, fatto invece con burro e cipolla, è base essenziale anche dei *risi e bisi* (risi e piselli) e del riso con sedano e pomodoro, minestre che, se condite e cotte con coscienza, in nessun luogo si mangiano buone come nel Veneto.

Nella tradizione veneziana non esiste la zuppa di pesci, analoga alla *bouillabaisse* dei Marsigliesi, al *cacciucco* del Tirreno e alle varie zuppe dei pesci marinari italiani. I Veneziani, in origine, conobbero invece soltanto il *broeto* (brodetto) che è un vero e proprio *consommé* di pesce, nel quale, tutto al più, naufraga un pezzo di pesce senza spine.

Ora si fa ovunque a Venezia anche la zuppa di pesci, ma ognuno la prepara a modo proprio, senza buone regole che ne determinino la confezione.

I Veneziani hanno anche l'ottimo *riso in Cavromàn*, lo *sguazzetto a la bechéra* e il risotto di zucca, cibi di eccezione che non si trovano abitualmente nelle liste delle trattorie.

Ghiotti sono i Veneziani dello stoccafisso, che chiamasi impropriamente baccalà, mentre stoccafisso e baccalà non sono la medesima cosa. Ottimo il baccalà (meglio: stoccafisso) *mantecato*, e il baccalà *alla Vicentina*: il primo è quasi un'emulsione delicata ottenuta dal paziente sbattimento dello stoccafisso allessato con olio finissimo: il secondo è lo stoccafisso in umido, cotto nell'olio, secondo norme sapienti codificate dai Vicentini, inimitabili nell'ammannire tale pietanza, che a Venezia viene talvolta cucinata con varianti non sempre felici. Ma il forestiero non deve prescindere dall'assaporare a Venezia il baccalà mantecato e quello detto alla Vicentina.

A Venezia, a novembre, in occasione della festa della Madonna della Salute, è in uso la *castradina*, pezzi di castrato seccato che vengono *ab immemorabili* dall'altra sponda, forse dal Montenegro e dall'Albania.

Abbondano a Venezia gli uccelli palustri d'ogni genere, che vengono cotti allo spiedo o in umido o in salmì.

Diffuso l'uso dell'anitra domestica col ripieno, cibo rituale in luglio, specie al baccanale del Redentore.

Veneziano per antonomasia è poi il fegato alla veneziana: fegato di vitello tagliato sottilissimo e messo a cuocere in un soffritto di olio e cipolla (o di olio, burro e cipolla) con aggiunta da ultimo di pepe, sale e prezzemolo tritato.

Dolci popolari sono le *frittole* e i *galáni;* buoni i *bolcoli*, pasta dolce tagliata a fette sottilissime e biscottata: ottima la mostarda veneziana, che non è composta, come la cremonese e la mantovana, di frutti intieri conservati nel giulebbe senapato, ma di cotogno trito, aromatizzato con senape e ingredienti diversi.

L'estuario dà frutta ed erbaggi squisiti d'ogni qualità: le belle mostre degli erbivendoli bastano a rivelare le risorse del suolo e del mercato. E val veramente la pena, nelle giornate di lunedì, mercoledì e venerdì, di recarsi, dopo le tredici, avanti all'Erberia di Rialto, passando col vaporino lungo il Canal Grande, per ammirare l'abbondante e variopinto mercato di verdura e di frutta, che accese anche l'estro di Pietro Aretino.

I carciofi che, al termine della loro stagione, dànno anche i fondi di carciofo, tanto saporiti e ricercati, forniscono alle trattorie veneziane anche gli esemplari novelli e piccini, che, allessati e macerati per qualche ora nell'olio e nell'acqua amarognola da essi stessi tramandata, costituiscono la delizia dei buongustai.

Vera specialità veneziana sono le *zucche barucche*, gialle come l'oro, dolci come il miele: cotte in forno, smentiscono la pessima fama delle cucurbitacee.

VINO – BIRRA – LIQUORI

Gli esercenti, generalmente, si ostinano a servire vino rosso di Verona, di Padova e di Toscana e vino bianco di Soave, mentre il vino locale che si beveva un tempo a Venezia (e che dovrebbe tornare in onore) è quello dato dal suo retro-terra, nella campagna di San Donà, di Oderzo, di Treviso, campagna che dà vini ottimi, pieni di sale e di gusto: imbottigliati a tempo giusto, riescono anche spumeggianti, scintillanti e sapidi come un buon Lambrusco. Ben i Veneziani potrebbero imbottigliare alla stagione propizia il vino dell'immediato retro-terra e servirlo in tal modo e a buon mercato e a tutto pasto, proprio come fanno gli Emiliani col *Lambrusco*.

Gli esercenti, dando quasi l'ostracismo a tali vini, che rappresentano il genio bacchico del luogo, non tenendoli nel dovuto conto, ne incolpano il gusto degli avventori, senza pensare che l'oste intelligente ha anche il compito di correggere gli errori del pubblico, non sempre cieco e ostinato quanto si crede.

Vi è poi anche nell'Estuario una produzione limitata di vino, dato dalle viti delle Vignole, di S. Erasmo, di Torcello: a forza di persuasione, lo feci adottare da qualche osteria dell'Estuario, e i conoscenti che vengono con me a passar la giornata a Burano e a Torcello stupiscono di quel vino come di fronte a una rivelazione, che assurge a vera meraviglia, se posso offrire una autentica bottiglia di spumeggiante *mostadùra*, vino locale o di San Donà, fermentato senza buccia, esilerante come il migliore *vin cru* di Francia.

Ma, finchè le cose non mutino tornando all'antico, il Veneziano, generalmente, è vedovato del vino che dovrebbe bere *ratione loci*. Paese che vai vino che trovi, facendo larga parte, naturalmente, anche ai vini buoni e migliori di tutte le altre contrade, che, come dicemmo, abbondano nelle trattorie di Venezia.

In pochi paesi si beve birra eccellente come nel Veneto, e specialmente a Venezia, dove si vende di preferenza l'ottima birra di Pedavena, presso Feltre, la Dreher di Trieste e l'*Itaia* di Padova.

Dei liquori locali, prodotti nella regione, raccomandiamo l'acquavite di graspa di buona produzione e l'eccellente *curaçao* della vecchia casa Pizzolotto di Cornuda.

Diffidare della così detta acquavite di susina (Sliwowitz) fabbricata con essenza tollerata e anche lodata da consumatori inesperti: in Friuli (Codroipo, Udine e altri luoghi) si fabbrica della vera acquavite di prugne, senza essenza, ricavata da distillazione. Facile identificare le migliori case produttrici.

RISTORANTI E TRATTORIE DI VENEZIA

Non so se le provvidenze assidue e lodevolissime delle Autorità riusciranno a rimuovere un pericolo che grava costante sul consumatore, perchè a ciò s'oppongono difficoltà pratiche, varie e complesse. Vogliamo alludere alla sigla misteriosa *S. G.* (significa *secondo grandezza*) annessa spesso a troppe voci della lista, sì da eliminare praticamente il beneficio dei prezzi.

Il forestiero ha modo di preservarsi da sorprese e da piraterie contrattando prima il prezzo e la quantità dei cibi che deve pagare in misura della grandezza.

Enunciamo taluni esercizi scaglionati nelle località più frequentate, non senza premettere che tutti gli Alberghi sono forniti di ottimi ristoranti: e lo facciamo fugacemente, rimandando il lettore che desideri approfondire l'argomento anche con interessanti notizie storiche alle *Osterie veneziane* del conte Elio Zorzi (Zanichelli, 1928).

In piazza S. Marco, sotto le Procuratie Vecchie, non molto discosti l'uno dall'altro, fanno servizio di ristoratore il caffè *Quadri* e l'*Olimpia*, locali pieni di distinzione e di attraenza, anche per l'ubicazione felicissima.

Attraversando l'ala centrale delle Procuratie, quella che guarda la Basilica di San Marco, e volgendo i passi a sinistra, si giunge in calle Vallaresso, in fondo alla quale approdano vaporini e lancie: a metà della calle, a destra di chi vi si inoltra, c'è il così detto « *Bottegone* » nel locale Giacomuzzi, ricordato da Hans Barth, ristorante ottimo e spazioso: in fondo alla calle, a sinistra, sul Canal Grande, l'*Harry's Bar*, ritrovo elegante, con lista volutamente non copiosa, ma eletta.

Usciti dalle Procuratie e penetrando invece nella calle detta Frezzeria, si svolta alla piscina di Frezzeria, dove, a buon diritto, furoreggia il ristorante della *Colomba*, che l'attuale conduttore ha innalzato a singolare prosperità.

Pochi passi più avanti, nel pittoresco *campielo de San Fantin*, incorniciato dalle facciate di due belle chiese cinquecentesche e da quella del teatro La Fenice, sorse nel dopo guerra, per merito del proprietario Baldi, l'elegante ambiente del *Martini*, che solo d'estate fa servizio di ristorante.

Rasentando il fianco del teatro, si giunge poi al *campielo de la Fenice*, regno del Cav. Enrico Zoppi, che nelle stagioni propizie accoglie, in numero talvolta stupefacente, quello che di meglio offre la clientela nostrana e internazionale. Nota singolare e simpatica la cucina, affidata alla bontà e alla freschezza delle materie prime; serba di proposito carattere locale e quasi casalingo, condotta come e da semplici cuciniere che vengono dalle campagne vicine a Venezia. La cucina di quel l'ambiente internazionale ben può vantarsi di non essere affatto internazionale, pregio raro in questi tempi di incosciente cosmopolitismo gastronomico livellatore.

In campo S. Maria del Giglio, in posizione suscettibile di ottimo sviluppo, vi è la trattoria *Alla piccola risorta*.

Se dalle Procuratie Vecchie entriamo invece, passando sotto un largo portico, nel Bacino Orseolo, troviamo subito il ristorante *Manin-Pilsen*, con vasto ed elegante locale; di fronte, il *Cavalletto*, con accesso per la calle omonima; più avanti, il *Bonvecchiati*, con ampia sala e terrazza; da ultimo, men lussuosa, ma buona, la *Trattoria Nuova:* quattro esercizi, questi, di vecchia e ben meritata fama.

Da altro arco delle Procuratie Vecchie si penetra nella calle dei Fabbri: più modeste le trattorie, ma eccellenti, come apparisce dalle ricche mostre di pesci e di carne ostentate nelle vetrine: principali la *San Marco*, il ristorante bolognese *Patria-Tre Rose*, quello notissimo della *Noemi* e la *Bella Venezia*.

Passata la Torre dell'Orologio e volgendo a destra, per la calle larga San Marco, si incontra a sinistra il vecchio ristorante *Panàda*. Dalla calle larga San Marco si giunge per la Spadaria al *campielo San Gulian* ove, in ambiente luminoso e arieggiato, si allineano nella bella stagione i tavoli del ristorante *Alla città di Milano*, lodato dal tedesco Hans Barth nel suo famoso libro sulle osterie d'Italia. Sempre partendo dalla calle larga San Marco, si incontra, lungo la calle degli Specchieri, la *Trattoria dell'Angelo*, con cortile caratteristico che dà sopra un canale interno.

Nelle vicinanze di piazza San Marco, e percorrendo la calle delle Rasse, lungo il fianco dell'Hôtel Danieli, si trova a sinistra un succedersi di modeste ma buone trattorie, che si raccomandano esse pure con le belle vetrine adorne di ogni ben di Dio: *Alla Nuova Grotta*, al *Loyd Triestino*, al *Trovatore*.

In calle delle Rasse, nell'ottima birreria *Pendsa*, vi è vendita autorizzata di crostacei, e pure in calle delle Rasse il forestiero può ammirare da *Simionato* una di quelle botteghe popolaresche ove si frigge esclusivamente pesce (frittolini) e che costituiscono altra particolarità della città di Venezia.

A brevissima distanza dal termine della calle delle Rasse e volgendo a destra, si giunge in un attimo al campo di S. Zaccaria: ivi, l'una accanto all'altra, la *Taverna di San Zaccaria* e la *Trattoria Paganelli*, distanti appena pochi metri dalla riva degli Schiavoni, dove si incontra il ristoratore dell'*Albergo Iolanda-Savoia*, in cospetto del bacino di San Marco.

Tutti gli esercizi fino a qui descritti si trovano nella zona di piazza San Marco e ne distano pochi passi.

Prima di allontanarci dal bacino di San Marco, segnaliamo, all'approdo dei vaporetti pei Giardini e per la Biennale di Belle Arti, il ristorante *Paradiso:* se lavorasse in rapporto agli incanti della località, dovrebbe essere in estate, e lo meriterebbe, il locale più fortunato della città.

Prima che sorgesse questo elegante locale, gli artisti si radunavano poco lungi, alla *Trattoria degli Artisti*, in campo San Giuseppe N. 900, che esiste tuttora. Il proprietario, che è di Monterotondo presso Roma ed ha moglie veneziana, fornisce anche le specialità del suo paese e meravigliosi vini bianchi e neri, specie in bottiglia.

Lungo la Riva dell'Impero è rimasto all'asciutto, a cagione delle nuove opere, il vecchio ristorante *Belvedere*, che fino a poco tempo fa sorgeva dall'acqua.

Al centro del movimento commerciale cittadino, nella zona di Campo S. Luca, di Campo S. Bartolomeo e di Rialto, troviamo, di fianco al teatro Goldoni, proprio vicino alla casa dei Dandolo e in uno spazioso *campielo* la vecchia *Trattoria del Colombo*, che, passata in buone mani, sta raggiungendo il posto che le spetta. Era cara anche ad Hans Barth. Il *Colombo* è infatti entrato nella sfera d'azione dal bravo De Anna che, in calle Carbonèra, poco discosto, lungo l'altro fianco del teatro Goldoni, guida con fortuna la notissima *Trattoria della Carbonèra*, una delle poche che conservi ancora, nel locale d'ingresso, l'esempio di quegli stalli (precursori antichissimi dei *separés*) che un male inteso modernismo ha fugati dalle osterie veneziane, mentre ne erano ornamento vago ed originale. Gli stalli della *Carbonèra* sono stati rinnovati nel dopo guerra, impiegando la impellicciatura dello *yacht* imperiale di Francesco Giuseppe e di Elisabetta d'Austria, demolito all'Arsenale di Venezia e venduto all'asta in conseguenza del trattato di Saint Germain. *Sic transit gloria mundi.*

In pieno Campo San Bartolomeo, dietro al monumento di Goldoni, la Corte dell'Orso, con la rinomata trattoria *da Nane in Corte dell'Orso:* e, nella calle rasente la Chiesa di San Bartolomeo, quella ottima al-

l'insegna del grappolo d'uva (*el graspo de ue*) non sconosciuta anch'essa ad Hans Barth. Un buon ristorante (*da Nane Mora*) è vicino al teatro Malibran.

Proprio sul Canal Grande, a piedi nel ponte di Rialto, di fronte all'approdo dei vaporetti, si affaccia in località luminosa e ridente il *Ristorante Rialto-Pedavena*, che, oltre al pregio della buona cucina, ha quello di essere lo spaccio autentico della birra di Pedavena, in quanto il ristorante è condotto dagli stessi fratelli Luciani che crearono e dirigono la rinomata fabbrica di birra. In uno dei locali di queste esercizio si vendono crostacei.

Al di là del ponte di Rialto, vicino al campo San Silvestro e vicino alla casa dove abitò Giorgione, ecco l'antico *Giorgione*, buona trattoria, dalla quale, come insegna Elio Zorzi nel suo aureo libro, rampollò ai SS. Apostoli l'altra trattoria *Giorgione*, che prima della guerra conobbe momenti di vero splendore e che ancora ottimamente funziona.

Dall'altra parte del Canal Grande (al di là dell'acqua, come si dice a Venezia) sono degnissime di nota due vecchie e ben note trattorie, l'una, quella di *Montin*, celebrata da Hans Barth e da D'Annunzio, che è la meta gastronomica più naturale e vicina pei visitatori dell'Accademia e di palazzo Rezzonico; l'altra, l'*Osteria della Vida*, raccomandabile a tutti i buongustai, ma specie a quelli che visitano la Chiesa dei Frari e le mostre ormai famose di Palazzo Pesaro. *Montin*, alle Eremite, è piacevole ritrovo da primavera ad autunno, quando può largire le delizie del bel verziere che lo adorna. La *Vida* si trova nel campo vasto e arborato di San Giacomo dall'Orio, angolo sereno e pittoresco della città, cui si giunge brevemente dagli approdi dei Frari, di S. Stae e dell Stazione. Chiedere ai passanti il facile modo di superare l'intrico dedaleo delle calli che vi adducono! Accoglie l'eccellente trattoria il piano terra di un palazzo ove ebbe sede una delle scuole di anatomia più vecchie d'Europa: il ponte accanto si chiama ancora ponte dell'Anatomia. La *Vida* è forse l'unico locale che serbi questo singolarissimo carattere: è frequentato, come mèta di doveroso pellegrinaggio gastronomico, da forestieri e da Veneziani di rango; ma anche la borghesia e i popolani della contrada vi accorrono per la partita serale alle carte.

Ed ora terminiamo ove gli altri di solito incominciano: dove può mangiare il viaggiatore che giunge a Venezia in automobile a traverso il nuovo ponte e quello che vi arriva in ferrovia?

Al piazzale Roma, nell'edificio medesimo del grande *garage*, vi è un ristorante: ma in fondo al piazzale Roma v'è l'ottimo *ristorante Santa Chiara* dove la tradizione della cucina strettamente veneziana è ancora lodevolmente e fedelmente osservata. Presso il piazzale Roma, lungo il canale che fronteggia gli edifici della stazione ferroviaria, v'è la *trattoria alla filovia* e il buon ristorante annesso all'*Albergo German a et de la Gare*, condotto dallo stesso Cav. Possenti che da molti anni tiene con onore anche il *buffet* della Stazione, ove la cucina è variata ed eccellente come in qualsiasi altro ristorante della città.

Dalla stazione ferroviaria, e precisamente dallo spiazzo attiguo alla Chiesa degli Scalzi e al bellissimo nuovo ponte omonimo, si diparte la contrada detta *lista di Spagna*, fiorita ininterrottamente di trattorie.

A destra, il *Caffè-Ristorante Roma*, con bella e ampia terrazza sul Canal Grande, allietata nell'estate da illuminazione alla veneziana e da concerto; poi la *Trattoria Toscana* e il ristorante del nuovo ed elegante *Hôtel Principe;* in fondo, quello dell'*Albergo Continentale*, con concerto serale.

A sinistra, il ristorante elegante, adorno di vaghe decorazioni, dell'*Albergo Terminus* e poi quello *Union*, vastissimo, annesso all'*Albergo Universo*.

Indicazioni di orientamento: gli esercizi indicati sono quelli che maggiormente saltano agli occhi; ma Venezia abbonda di trattorie che, qui non ricordate per ovvie ragioni di brevità, sono altrettanto buone di quelle che abbiamo menzionate e celebrate.

AL LIDO.

Al Lido, necessariamente, tutti gli Alberghi hanno buon servizio di ristoratore.

All'approdo appariscono (tavole costantemente imbandite all'aperto) il ristorante *Belvedere*, con vasto giardino retrostante, il *Panorama*, il *Ristorante dell'Hôtel Riviera* e quello dell'*Hôtel Lido*, tutti al cospetto della Laguna, allietati dal flusso e riflusso della folla.

In fondo al grande viale di S. M. Elisabetta, il grande stabilimento dei Bagni, con ristorante sulla terrazza prospiciente il mare.

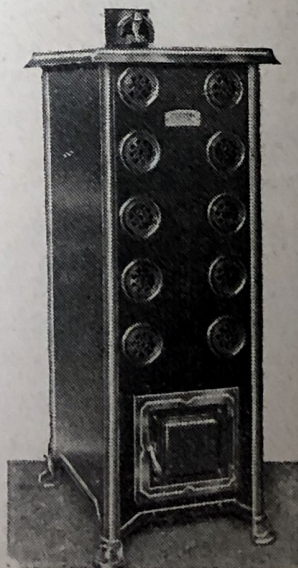
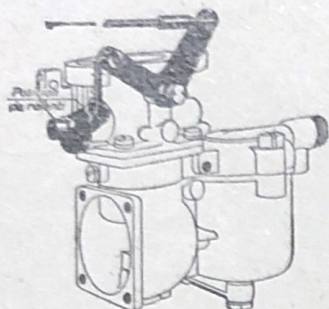
Sul lungomare che conduce all'*Excelsior* segnaliamo il *Ristorante Moda*, sul mare e altro ottimo ristorante, quello *della Spiaggia*, proprio di fronte all'ingresso dell'*Excelsior*. Sul lungomare opposto, all'inizio, vicinissimo quindi allo stabilimento, il *Ristorante Adriatico*.

Fra le molte trattorie sorte nelle vie interne del Lido, varie ottime: ricordiamo la *Vida*, in via Malamocco, vicino al parco delle Quattro Fontane, e quella del *Buon pesce*, in regione di San Nicoleto, non lontano dall'Aeroporto Nicelli.

Ma al Lido vi sono anche due ristoratori veramente di eccezione. Al piazzale di S. M. Elisabetta, ove approdano i vaporini, vi è una autocorriera che conduce a San Nicolò, all'Aeroporto Nicelli e agli Alberoni, il campo di Golf della Società dei Grandi Alberghi.

All'Aeroporto Nicelli vi è, aperto soltanto fino alle 17, il ristorante-buffet dell Ala Littoria; spettacolo superbo assistere, mentre si fa colazione, all'arrivo e alla partenza dei velivoli.

Al Golf degli Alberoni vi è, per i Soci, un ristoratore molto distinto; telefonando per tempo al N. 08, chiunque può farsi preparare un buon pranzo, in ambiente sceltissimo.

RODOLFO PROTTI

per voi ma lavoro per il vostro motore
Fate il pieno con Olio Shell
MI. 5
6859
OLIO SHELL

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « Perchè » ?

Questo mese, per la consueta nostra chiacchierata divulgativa, il signor S. G. di Palermo ci allontana alquanto dal campo prevalentemente meccanico, con una lunga lettera di argomento carrozziero, così sintetizzabile:

« *Perchè alcune moderne vetture, dopo tanti ingegnosi accorgimenti per migliorare la visuale del guidatore — quale l'abbassamento curvilineo del cofano, che pure ha sovvertito tutta una radicatissima moda estetica creandone una nuova — trascurano l'elemento più importante, cioè la visibilità laterale, ostacolata dai piantoni laterali del parabrezza? Perchè non si completa l'opera con l'adozione di vetri curvi, che si prolunghino all'indietro lungo i fianchi, sostituendo in un corpo solo i cristalli laterali degli sportelli, abolendo cioè i due piantoni anteriori e costruendo di sbalzo la parte anteriore del tetto? Quali ostacoli si frappongono a questa semplice e originale soluzione, alla quale, come a tutte le cose semplici, non mi risulta si sia mai pensato?* ».

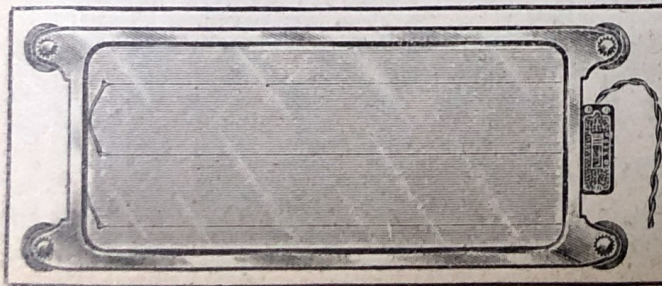
Il problema così prospettato è di grandissima importanza turistica. Giova però premettere che il rilievo finale del signor S. G. non è esatto, poichè seguendo la nostra Rivista con diligenza, avrebbe potuto leggere, nel fascicolo di dicembre dello scorso 1936 (articolo « Carrozzeria e Turismo » dell'Avv. Aldo Farinelli), proprio questa stessa proposta di sopprimere i piantoni anteriori adottando il tetto di sbalzo, che anzi era oggetto di un'apposita figura, a pag. 809 del citato fascicolo.

A parte la priorità dell'idea, siamo dunque perfettamente d'accordo col nostro interlocutore; e d'accordo anche nel motivare oggi la proposta modifica costruttiva, appena accennata nell'articolo citato, e nello sviscerarne il pro e il contro, le conseguenze dirette e indirette, rispondendo concretamente ai « perchè » del nostro lettore.

Perchè le Case hanno cominciato a pensare alla visuale anteriore, e non a quella laterale? Perchè il mondo è stato fatto in sette giorni. Sono occorsi anni di esagerazioni, addirittura caricaturali, nella monumentalità del cofano, e di relative disgrazie stradali, per giungere alla conquista della sagoma attuale. Altrettanto laboriosa è stata l'inclinazione all'indietro del parabrezza, per migliorare la visibilità superiore: dapprima timida, poi razionalmente accentuata. Pian piano, si giungerà ora al problema dei piantoni, che veramente, in teoria, Case e Carrozzieri dichiarano di aver già affrontato, o addirittura risolto. Infatti, un certo assottigliamento rispetto ai vecchi... tronchi d'albero che ornavano i parabrezza d'un tempo è stato ottenuto qualche anno fa dai montanti metallici profilati; ed a riprova del conto in cui il problema è tenuto, una Casa francese lanciava, or son due anni, un montante scisso in due elementi, in mezzo ai quali poteva passare lo sguardo del guidatore (col risultato pratico di avere due ingombri per lato, anzichè uno solo), mentre una Casa italiana presentava, al Salone di Milano 1936, una carrozzeria aerodinamica per l'appunto col vetro curvo e i montanti portati molto all'indietro, fuori tiro delle normali visuali del conducente.

Ma sulla quasi totalità dell'attuale produzione carrozziera, il problema, come giustamente osserva il nostro lettore, è trascurato, quando addirittura non si nota un ritorno a più generose dimensioni degli ingombranti montanti, giustificate dalla preoccupazione di tenere in sesto la carrozzeria dopo l'abolizione del montante intermedio, e di creare una sede per incassarvi le freccie segnalatrici di direzione, che i recenti provvedimenti legislativi tendono a bandire dal tergo della vettura. Cosicchè, un po' per questo aumento di dimensioni, un po' per l'avvicinamento agli occhi del guidatore, conseguente alle tendenze aerodinamiche e alla forte inclinazione del parabrezza, un po', infine, per le sempre più elevate velocità abituali — cui non corrisponde certo un diminuito bisogno di sorvegliare l'altrui indisciplina stradale —, l'inconveniente lamentato è di nuovo in una fase acuta, quindi può dirsi di attualità. Come il signor S. G. acutamente osserva in una parte non riprodotta della sua lettera, il passeggero di un'automobile aerodinamica moderna può divertirsi, in una strada a curve o a forte traffico, e seguire i continui, preoccupati ciondolamenti trasversali di capo del guidatore, nel tentativo di traguardare ora a destra ora a sinistra dell'uno o dell'altro piantone, quando addirittura non sporge la testa dallo sportello laterale, per curvare stretto da quella parte, o quando non reagisce, con un improvviso istintivo sussulto sulla sterza e sui freni, di fronte a notturni fantasmi che l'ombra del piantone gli ha fatto intravvedere. Insomma, si guida a disagio e si rischia un torcicollo.

Perchè — continua il signor S. G. — non si adotta il cristallo curvo, conglobante in un solo pezzo il parabrezza e gli sportelli laterali? La ragione è intuitiva: perchè, per entrare in una simile macchina, bisognerebbe passare... carponi sotto la fiancata laterale del cristallo fisso. La soluzione del vetro curvo può, dunque, al massimo, essere realizzata nei limiti di un semplice arretramento dei piantoni attuali, in modo che tra il montante e lo schienale anteriore passi pur sempre, senza acrobatismi, la parte superiore del corpo.

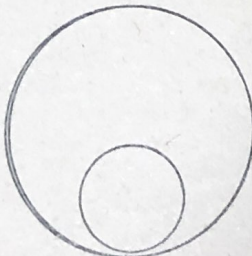
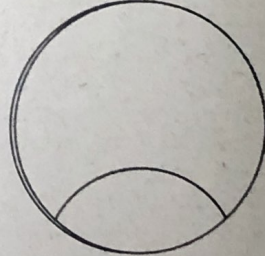
Ma una tale soluzione parziale può dirsi raccomandabile e generalizzabile? Non pare, per varie ragioni: economiche le une, in quanto il vetro curvo, inizialmente assai più costoso del vetro piano, è anche molto più delicato di montaggio; ottiche le altre, in quanto il guidatore, seduto lateralmente, traguarda normalmente secondo una linea che incontra il cristallo ad angolo

diverso dal retto, donde possibilità di deviazioni; e traguarda attraverso un notevole spessore di cristallo, in ragione dell'obliquità, donde il pericolo di rifrazioni, se l'interno della vettura è luminoso e l'esterno del vetro un po' polveroso (gli attuali parabrezza molto inclinati mettono già in luce questo inconveniente della buona trasparenza facilmente compromessa). Praticamente, infine, va messa in bilancio la riduzione dello spazio libero per l'accesso al sedile, nonchè la diminuita ventilazione, che col parabrezza fisso, nei solleoni estivi, è tollerabile soltanto se i laterali apribili giungono, con la loro luce libera, sensibilmente più avanti del viso.

Per questo complesso di ragioni appare preferibile conservare il parabrezza piano, o appena leggermente arcuato per motivi estetici e aerodinamici (nonostante la complicazione che ne segue per il tergitore e la visiera termica), arrestandolo però, in ogni caso, ai due lati, dove all'incirca lo si arresta nelle costruzioni odierne e con la stessa pendenza all'indietro, ricorrendo, per contro, alla soluzione radicale della soppressione dei piantoni anteriori e costruendo l'avan-tetto di sbalzo sui ripristinati piantoni intermedi.

Quali ostacoli si frappongono — chiede il nostro lettore — all'abolizione dei montanti d'angolo anteriori?

Nessun serio ostacolo, rispondiamo, quando si ponga mente che i loro necessari sostituti, i piantoni laterali intermedi, potrebbero con vantaggio ritornare di moda ed assumere, anzi, il loro logico e razionale compito di pilastri maestri di tutta la carrozzeria. Essi ingombravano l'accesso al sedile posteriore, quando questo era piazzato sopra e dietro l'assale, e il raccordo parafango-pedana veniva quasi a congiungersi con la base di questi piantoni, lasciando un passaggio sacrificatissimo. Da ciò la tendenza odierna a sopprimerli. Ma dopo che il nuovo « centraggio a ponte » ha fatto riportare in avanti entrambi i sedili, allontanando l'interspazio (corridoio d'accesso ai sedili posteriori) dai parafanghi posteriori, l'accessibilità è tornata buona, anche ripristinando robusti piantoni in corrispondenza dello schienale anteriore.

Così risolto il problema statico della carrozzeria, è palese che i montanti anteriori ad altro non servirebbero che ad incorniciare il parabrezza (ma questo può esuberantemente esser tenuto da sopra e da sotto, e presentare ai lati il nudo taglio molato), a far battuta per il vetro laterale della porta, quando è tutto alzato (ma il compito può essere disimpegnato da un minuscolo canaletto di gomma fissato sul vetro alzabile), e ad incorporare il segnalatore di direzione. A quest'ultimo pro-

posito, notiamo che uno dei peggiori nemici della visibilità in curva è proprio questa freccia illuminata, che nel crepuscolo o di notte diventa addirittura abbagliante, e che, comunque, integra l'opera di mascheramento del possibile ostacolo, già con tanta solerzia disimpegnata dal montante. Il ripristinato piantone intermedio sarebbe la sede ideale per incorporarvi le frecce segnalatrici; la posizione sarebbe perfettamente legale secondo le nuove disposizioni, che tollerano un arretramento fino a 60 centim. dalla fronte del guidatore, il quale ne controllerebbe ad ogni modo il funzionamento sia per visione diretta, avendole immediatamente a fianco, sia per il riflesso nei vetri. Inoltre, le frecce, in posizione più sporgente e più centrale, sarebbero anche meglio visibili dai terzi; e la loro integrità, quando rimangono alzate, per dimenticanza, non verrebbe compromessa dall'apertura delle porte, come avviene oggi in qualche vettura.

Dunque, i piantoni anteriori possono sopprimersi senza rimpianti. E le due porte potranno tornare a incernierarsi sul piantone intermedio, cioè su un pezzo robusto, ben imprigionato, ben fermo, dove nulla costringe a lesinare il millimetro, dove entrambe le porte potranno solidamente riposare su cerniere normali (anzichè su colli d'oca e altri aggeggi destinati a fornire un perno di rotazione verticale a un corpo capricciosamente sagomato) poste alla massima distanza reciproca, come il buon senso suggerisce. Ne guadagneranno al mille per cento la durata e la silenziosità delle porte stesse, che oggi non si capisce come facciano a stare insieme sulle loro acrobatiche cerniere, specialmente nel caso di certe porte posteriori sostenute nella sola parte centrale. E ne guadagnerà grandemente anche l'accessibilità al sedile anteriore, sia perchè la porta potrà finalmente assumere un taglio molto trapezoidale, prolungando quanto basta la luce in basso-davanti per lasciare comodo passaggio ai piedi; sia perchè è molto più razionale e più comodo, per il sedile più importante e spesso il solo occupato, aver la porta che si apre anteriormente, consentendo il transito del corpo senza contorcimenti anche con angoli d'apertutra limitati da eventuali ostacoli laterali (muro della rimessa, macchine sostanti affiancate, pericoli del traffico, ecc.).

Quanto al tetto di sbalzo, coi moderni tetti in lamiera esso non è più un problema: tra il suo margine anteriore e il cruscotto, il parabrezza, nella sua cornice elastica di gomma, avrà la sua sede ideale.

CRISTOFORO.

L'arcobaleno sulla coda.

Riferendosi alla nostra proposta di munire gli autotreni di un doppio sistema luminoso posteriore rosso, a interasse fisso dei fuochi, perchè il sopraggiungente veloce, specialmente su autostrada, possa valutarne da tergo la distanza, un inventore torinese ci segnala un suo apparecchio che avrebbe finalità analoghe, e ch'egli ritiene più semplice, oltrechè visibile anche di giorno e applicabile su qualunque automezzo.

Si tratta, in sostanza, di un disco, recante i vari colori dell'iride ed azionato direttamente dalla traslazione del veicolo, mediante una piccola turbina ad aria. A veicolo fermo il disco appare da tergo scomposto nei varî colori fondamentali; durante la marcia, i colori — per un noto fenomeno ottico — tendono a mischiarsi in un solo colore chiaro; oltre una certa velocità, il disco apparirebbe perfettamente bianco. Di notte, esso verrebbe illuminato per riflessione, come la targa.

L'intento è indubbiamente lodevole: la velocità della macchina che precede, specialmente in regime di velocità autostradali, è certo un dato utile, specialmente nell'imminenza di un incrocio con una terza macchina di contraria direzione, e nel conseguente dubbio sull'opportunità di attendere o meno l'incrocio prima di superare. Il problema della valutazione, per chi segue, offre due incognite, che spesso lo rendono insolubile: eliminandone

una, esso sarebbe semplificato a metà. Ed è razionale agire sul tergo della macchina che precede, anzichè sul davanti di quella che viene incontro, per il miglior agio di osservare la prima, a minor distanza e per un tempo più lungo. Infine, secondo l'inventore, il proposto apparecchio potrebbe sostituire ed eliminare il segnalatore luminoso di fermata.

Quest'ultima osservazione non ci convince, in quanto il comune «stop» segnala l'inizio della frenatura, cioè il rallentamento prima che si effettui; mentre il disco a colore variabile, per l'inevitabile inerzia rotatoria, non segnalerebbe le variazioni di andatura se non dopo il loro verificarsi, cioè troppo tardi per il veicolo che segue da presso. Ma anche prescindendo da questo particolare e dalla soggettiva valutazione dei colori intermedi, nonchè dalle perturbazioni inerenti al vento, che falserebbe assai i risultati rendendo l'indicazione soltanto approssimativa (e allora tanto vale il vecchio sistema di valutazione diretta ad occhio), — non pare che il proposto apparecchio possa sostituire utilmente la doppia segnalazione rossa posteriore a base fissa. Di giorno, è questione soltanto di elementare prudenza, e nei casi dubbî l'automobilista sopraggiungente deve sempre essere in grado di frenare prima di tamponare il veicolo antistante. Il problema assume, invece, capitale importanza — perchè non solubile coi criteri dell'ordinaria prudenza — di notte o con la nebbia. Ma in tali casi, non è tanto la velocità del veicolo antistante che interessa, perchè questa può e deve prudenzialmente valutarsi a zero, come se si trattasse sempre di un veicolo fermo (dato che il pericolo sorge quasi esclusivamente per opera dei grossi autotreni, la cui andatura è sempre irrisoria rispetto alla vettura che sopraggiunge), quanto interessa la distanza, elemento la cui valutazione, col segnale unico posteriore (con o senza il proposto disco ad arcobaleno) può essere errata del mille per cento.

Ciò posto, è indubbiamente più razionale un sistema che fornisca direttamente il dato più importante, e indirettamente quello secondario della velocità, anzichè un apparecchio che costringa a ricavare la distanza dal calcolo della differenza di velocità, e che per di più sia percepibile e decifrabile solo in stretta prossimità (a meno di assegnare al disco dimensioni e fonti d'illuminazione praticamente assurde).

Malgrado l'ingegnosità dell'idea, ci pare dunque che si tratti di una delle tante... invenzioni da archivio.

Per i guidatori strabici...

Una Casa americana, seguita a quanto pare da una tedesca, avrebbe in allestimento una vettura munita di una caratteristica sensazionale, per assicurare l'integrità della macchina anche in mano di quei guidatori che si potrebbero chiamare... strabici, metaforicamente parlando, per i quali il calcolo delle distanze di rispetto laterali, nei passaggi stretti, lascia spesso a desiderare per qualche centimetro, con le note ed ovvie conseguenze.

Visto che la proposta di trasformare in paracarri di gomma tutti i paracarri di pietra non ha attecchito, e che il legno dei carri e i muri delle case sono altrettanto pregiudizievoli per la salute dei parafanghi, la montagna è andata a Maometto, e queste nuove macchine avranno appunto i parafanghi di gomma.

L'idea, a parte ogni considerazione umoristica, è interessante e degna di larghi sviluppi. Che l'automobilista, su certe stradette o in certe condizioni di traffico, debba vivere in perenne apprensione per la sorte dei proprî parafanghi, è incomprensibile. Che proprio l'organo più esposto della macchina e più soggetto agli errori altrui, debba essere il più delicato, è assurdo: come se la tomaia delle scarpe, anzichè di cuoio, fosse fatta di biglietti da cento.

Il parafango di gomma dura, ottenuto per fusione, può essere dalla moderna tecnica gommiera costruito robusto e leggero come un parafango di lamiera, e non molto più costoso, facendo esso a meno della stuccatura, preparazione e verniciatura. Può assumere la più bizzarra forma aerodinamica, e conservarsi perennemente silenzioso; può avviluppare la ruota meglio e in maggior vicinanza d'un parafango metallico, dato il minor pericolo in caso di sfregamento; può essere più efficace, prolungandosi maggiormente verso terra senza temere irreparabilmente lo striscio contro il sasso sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, nè invita irresistibilmente i monelli a tambureggiarvi od a scrivervi su. In caso di passaggi di fortuna, può consentire una volontaria riduzione di qualche centimetro nella larghezza della macchina, e permettere manovre urgenti, altrimenti impossibili. Urtando un corpo fragile, ha potere contundente molto minore. Riducendo la responsabilità delle pubbliche autorimesse, ne attenuerebbe probabilmente le tariffe. Infine, in caso di grossi guai generatori di squarci, sarebbe sempre possibile quella saldatura autogena che oggi è negata dall'esigua consistenza dei parafanghi metallici, presso qualunque officina di vulcanizzazione!

... e per i guidatori miopi.

Una casa francese ha pensato, invece, alla categoria dei guidatori miopi, quelli, cioè, che hanno una spiccata tendenza ad accorgersi della vicinanza della macchina sostante davanti, quando il loro avantreno la tocca. Si tratta di un accessorio assai più modesto e meno rivoluzionario, ma non meno utile.

Se i paraurti, oltre ad essere degni di questo nome per la loro consistenza ed elasticità e per la robustezza dei loro attacchi, fossero altresì disposti, per convenzione internazionale, all'identica altezza da terra, come i respingenti ferroviarî, questa forma di miopia avrebbe il suo lato buono, in quanto risparmierebbe lo spazio dei parcheggi. Ma i paraurti, come è noto, amano assumere le più svariate altezze da terra e le sagome più capricciose; ed in quanto alla possibilità di utilizzarli come respingenti, tanto varrebbe utilizzare allo scopo una collana di lampadine elettriche.

La Casa in questione, senza pretendere di trasformarli in accessori utili, ha tuttavia pensato ch'essi possono servire di supporto a due tamponi verticali di gomma dura, ancorabili al paraurti mediante un ingegnoso attacco universale, che non permette rotazioni anche sotto forti sollecitazioni ad una estremità dei tamponi. L'altezza di questi è tale da assicurare il contatto contro il paraurti dell'altra vettura, dovunque esso sia situato e comunque foggiato, in limiti ragionevoli e normali. Il piccolo urto, il contatto non troppo brusco (cioè, proprio le evenienze più frequenti nella circolazione cittadina e nelle manovre di rimessa) possono così essere elasticamente ripartiti fra entrambi i paraurti interessati, ed ammortizzati dal cuscino cedevole interposto, che, ovviamente è tanto più efficace, quanto più i paraurti differiscono d'altezza, aggiungendo in tal caso l'elasticità della flessione dei tamponi a quella della loro compressione.

Carrozzerie chiare.

Una recentissima statistica americana avverte che, per il primo anno, dal dopoguerra in poi, la produzione americana degli ultimi 12 mesi (30 giugno '36-30 giugno '37), ha registrato il sopravvento della verniciatura chiara sulle verniciature scure: il 52 per 100 dei modelli di serie, pari al 67 per 100 delle unità prodotte, sono infatti presentati con tinte decisamente chiare. Tra le tinte scure, predomina il nero assoluto, con forte improvviso declino dei colori positivi molto scuri, che attraversano invece in Europa il loro quarto d'ora di popolarità.

Il dettaglio ha una certa importanza tecnica e pratica, e non solo di estetica carrozziera, come altra volta fu dimostrato su queste colonne: riteniamo quindi, anche nella nostra veste di fautori e propagandisti dei toni chiari, che questa notizia della nuova tendenza americana meriti segnalazione.

La Mostra della Strada al Salone dell'Auto.

Accanto alle consuete rassegne di « châssis » e di carrozzerie, da turismo e industriali, e degli accessorî, servizî e forniture varie per l'automobile, ed alla mostra del carburante nazionale, di cui abbiamo dato notizia nello scorso numero, il prossimo Salone Italiano dell'Automobile, che si terrà a Milano dal 28 ottobre all'11 novembre, ospiterà pure una nuova interessante Mostra della Strada.

La Mostra sarà divisa in due grandi sezioni: la strada in Italia e la strada nell'Africa Italiana. La prima sezione illustrerà, con fotografie, prospetti, tabelle, fotomosaici, plastici e diagrammi, la consistenza del patrimonio stradale dell'Italia fascista, divulgando interessanti notizie, non a tutti note, sui sistemi costruttivi e di manutenzione che han fatto della nostra rete stradale un modello ammirato e studiato. La seconda sezione darà una suggestiva documentazione delle nuove strade etiopiche nei loro vari aspetti, e del programma in corso di attuazione.

Una sezione speciale sarà dedicata all'illustrazione della litoranea libica, la ciclopica opera sorta lungo il vigilato Mediterraneo, durante il periodo delle sanzioni.

La Mostra conterrà pure una esposizione di macchine stradali caratteristiche.

CICLO-MOTO-TURISMO

Cicloturismo e gastronomia.

Chi non rammenta la storiella della volpe e del lupo? Entra la volpe, di soppiatto, in un ben fornito pollaio e vi mangia il più grasso dei pennuti; poi corre a provare se la cresciuta pancia passa per la gattaiola. Si pappa allora il più grasso dei rimasti e, sempre via via misurando la circonferenza del proprio ventre, si divora, in ordine gerarchico di grassezza, un altro buon numero di pennuti. Finchè, visto che per la gattaiola ci passa a fatica, se ne va soddisfatta. Il giorno appresso incontra il lupo. « Sapessi che pollaio ho trovato! Non ti resta che da provare per credere. Che tenere pollastrelle, che galletti di primo canto! Dei capponi poi è meglio non parlarne! Ma ci puoi andare tu pure... Via tale, numero tale... » Il lupo va, divora a più non posso e, quando gli manca poco a scoppiare, va per uscire. Ma con quel po' po' di pancia, non ce la fa. Quando al mattino il contadino si alza (così dice la storia), trova il lupo e lo bastona di santa ragione, fino a levargli l'ultimo pelo.

Qualcosa del genere capita ogni tanto allo scrivente. Quale condimento migliore può esistere di un buon numero di chilometri percorsi in bicicletta? Se le forze scemano, l'appetito invece aumenta in ragione geometrica. A ristorare le forze non manca che un pranzo succulento. E l'appetito è tale e tanto, che dopo una pasta asciutta da far pensare al plastico del Monte Bianco in grandezza quasi naturale, è la volta di una copiosa pietanza. Ma fin qui, pazienza. Il peggio è che al primo piatto tien dietro un secondo, al secondo sovente un terzo, di mole sempre intonata alle proporzioni della sullodata pasta asciutta. Il tutto, si capisce, abbondantemente innaffiato, e non con acqua di pura fonte!

Il bello viene al momento di ripartire. E chi riesce più a rimontare in bicicletta? Il caso è quasi disperato. Sembra di esser costretti a interrompere la gita.

Ma si fa uno sforzo e si monta in sella. I primi metri sono alta acrobazia; le prime centinaia, una ginnastica ancora da inventare; i primi chilometri qualcosa che, con molta buona volontà, può anche assomigliare al ciclismo. Poi, come d'incanto, tutto ritorna normale. Altra gran virtù della bicicletta!

Bando agli scherzi, veniamo ad un più serio ragionare. Anche nel gustare le tanto giustamente vantate e apprezzate specialità gastronomiche del nostro Paese c'è modo e modo. Si devono cioè gustare in proporzione diretta all'appetito. E quale forma di turismo può mantenere e rinnovare il più formidabile degli appetiti? Solo il cicloturismo. Infatti, il turismo a piedi non è da noi praticato (si fa dell'escursionismo, ma è un'altra cosa) e viaggiando in treno o in automezzo non si fa certo la migliore delle preparazioni. Con la bicicletta invece si ha l'utile e il dilettevole. Velocità modesta e perciò tempo di leggere le insegne. Trattorie e osterie fanno a gara nell'offrire le loro delizie; e che cosa di più interessante, dopo il paesaggio e i monumenti, di queste insegne? V'è, a dir il vero, l'esperimento pratico della loro sincerità. Esperimento quasi sempre felice, che invoglia ad un secondo. Basta rimontare in bicicletta, e via di buona lena a rifare l'appetito per le specialità gastronomiche, qualche chilometro più oltre...

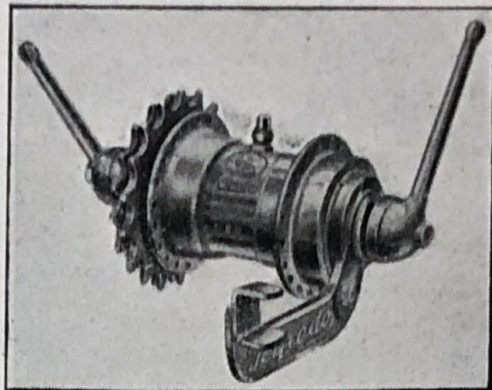
Note pratiche: il freno contropedale.

Quanto al freno a contropedale, si ha una netta separazione di tutti i ciclisti in due categorie. Nella prima sono i suoi assertori; lo usarono, lo usano e lo useranno sempre. Nella seconda stanno invece i suoi oppositori, che, in novantanove casi su cento, non l'hanno neppure mai provato (per quanto una vera prova si possa fare soltanto usandolo per un po' di tempo).

I lettori che seguono questa rubrica sanno che ci siamo tutt'altro che scalmanati per consigliare tale tipo di freno, sia perchè tutti i freni, più o meno bene, ma sempre sufficientemente, possono servire e dare anche la necessaria sicurezza, sia perchè il contropedale si dimostra forse di maggior comodità nella circolazione cittadina. Infatti, una volta che ci siamo abituati alla sua manovra, questa diviene molto (anzi, sarà bene insistere: moltissimo) più agevole di quella mediante leva. Il comune pregiudizio che il contropedale sia meno pronto è privo di fondamento; possiamo viceversa assicurare, in base alla personale esperienza, che con la pratica si dimostra anche più pronto.

Detto ciò, ripetiamo che noi consideriamo questo freno superfluo al cicloturista, anche perchè spesse volte impossibile a usarsi col cambio a tendicatena, che è il tipo più diffuso (esiste anche un cambio di questo tipo, che i costruttori assicurano funzioni anche col freno contropedale; ma poichè esso gode moltissime simpatie

e poichè si tratta di un tipo di freno assai comodo e razionale (raccomandabile anche come freno sussidiario ai due normali), pensiamo di doverne riparlare.

È noto il principio del funzionamento di questo tipo di freno: retropedalando per circa un quarto di giro (in qualsiasi posizione siano i pedali), si aziona, mediante apposito meccanismo contenuto nel mozzo (che comprende pure la ruota libera), la parte vera e propria del freno. Questa è costituita da una specie di bronzina o boccola che dilatandosi viene a esercitare un attrito sul corpo del mozzo, attrito che si traduce in frenata, dolce o potente a seconda della pressione esercitata sul pedale, ma in ogni caso progressiva. Il primo punto interessante di questo freno è questo: la sua durata è notevole (sempre quando venga usato con regola), perchè lavora costantemente lubrificato. Il congegno è semplice, racchiudendo diversi organi voluminosi e ingombranti (come il freno e relativi comandi) entro al mozzo. Due cose sono tuttavia da tener presenti. Un freno contropedale funziona bene e presenta la giusta durata solo a patto che la sua costruzione sia fatta in modo impeccabile, con materiali resistentissimi, dato il lavoro non indifferente a cui le diverse parti sono esposte. È per questo che il nome della Casa specializzata nella costruzione di tale tipo di freno è divenuto sinonimo di « contropedale ». In secondo luogo, occorre una perfetta manutenzione. Il mozzo deve essere regolarmente lubrificato con olio di piede di bue o vaselina. Usando olio comune non si ottiene il giusto funzionamento. Se viene accidentalmente lubrificato in tal modo, occorre lavarlo con petrolio o benzina, e rilubrificarlo come è prescritto. Dopo un certo periodo è consigliabile la lavatura. Quanto all'uso, la sola preoccupazione è quella di non frenare a lungo nelle discese, perchè il mozzo, scaldandosi, lavorerebbe senza lubrificazione. Anzichè mantenere sempre frenato, è bene dare qualche frenata più energica prima delle curve: frattanto il freno ha modo di raffreddarsi.

IL TIPO LEGGERO DEL FRENO A CONTROPEDALE PIÙ INDICATO PER L'USO CICLOTURISTICO

Per l'uso cicloturistico il tipo più raccomandabile è quello leggero da corsa, illustrato nella figura. Esso può essere munito di uno, due o tre pignoni, avvitati o in-

castrati (per maggiore facilità di smontaggio). La leva di ancoraggio è a forchetta, anzichè a fascetta, per dar modo di spostare la ruota per tendere la catena, passandola da un pignone all'altro. L'operazione è facilitata dalle apposite manettine. Il tipo normale è tuttavia quasi eguale a questo ora descritto, e, pur dando gli stessi risultati pratici, ha il pregio di costare meno.

Più raccomandabili ancora sono i tipi col cambio incorporato, a due e a tre velocità (quest'ultimo illustrato di recente). Concepiamo infatti, normalmente, il cicloturista munito di cambio di velocità. I tipi suddetti hanno il pregio di una grandissima comodità pratica. Si tratta di grande rapidità di manovra (basta spostare la levetta, avendo cura di cessare, per quell'istante, di pedalare), rapidità che si traduce anche nella possibilità di usare il cambio con maggior frequenza. Ciò consente di percorrere più agevolmente la strada, adeguando il rapporto alle diverse pendenze della stessa.

Conversazione coi Lettori.

« Ho fatto recentemente una gita che avevo studiata, per valutarne in precedenza le difficoltà, sui « profili » del Touring. Com'è che in pratica ho trovato difficoltà assai maggiori di quelle previste? Può essere che qualcuno dei detti profili sia errato? » Rispondiamo volentieri a questa domanda, perchè sappiamo che il fatto si verifica con frequenza. Innanzitutto, non è difficile, a meno che non si abbia molta pratica, commettere qualche piccolo errore di valutazione nel leggere i profili. Ma messa da parte questa eventualità, restano tuttavia numerose circostanze che possono portare alle differenze trovate dal nostro lettore tra « carta » e pratica.

Anzitutto, il profilo è disegnato con approssimazione, nel senso che per quanto cerchi di essere preciso anche nel particolare, non riesce tuttavia, per ragioni materiali di scala (dovendo riprodurre lunghi tratti di strada, magari variatissimi, sul limitatissimo spazio della carta), a dare la pendenza di ogni breve tratto di essa. Può darsi che la strada abbia frequenti tratti di salita accentuata. Pur restando la pendenza generale

uniforme, il cicloturista finisce tuttavia con l'uscirne più duramente provato. Inoltre, sulla difficoltà che una salita presenta al pedalatore può influire il disegno della strada e soprattutto lo stato del fondo. Se questo non è buono, l'ascesa diviene assai più faticosa. Alle cause legate alla natura della strada si può aggiungere (e ciò per il turista in bicicletta ha molta importanza) l'attrattiva del paesaggio, che riesce a distrarre da maggior lena il più vigoroso pedalatore. Vi sono poi molte altre cause del momento e personali. Influisce cioè la temperatura (col caldo, è assai poco agevole lottare con la salita), ed influisce lo stato fisico del pedalatore. Non è facile trovarsi in forma. Il corpo umano raramente si dimostra una macchina a rendimento costante, specie per chi non ha un severissimo allenamento. La strada già percorsa ha poi la sua importanza. Se non è molta, può aver servito di utile preparazione, diremo così, a «scaldare la macchina» al giusto grado. Se invece si è già percorso un notevole cammino, non si può non tener conto del diminuito stato di freschezza. Come si vede, le cause sono numerose e assai spesso concorrono quasi tutte assieme. Perciò succede questo: si dà un'occhiata al profilo, si valuta, ad es., una pendenza del 5 per cento, con qualche massimo del 7-8, poi si parte fiduciosi di poterla superare agevolmente: in realtà, ci sarà già capitato di superarne di più forti con vera facilità; ma sul terreno la salita si drizza ostile dinanzi al turista e gli chiede uno sforzo che egli non aveva messo in previsione. Gli innocenti «profili» del Touring, utilissimi e ben fatti, non ne hanno proprio colpa. Essi hanno già assolto il loro compito dicendoci tutto quello che è possibile, forse più di quanto non abbiamo saputo leggervi. L'esperienza insegni, piuttosto, ad essere in seguito più guardinghi in tali valutazioni, adottando un certo margine precauzionale nei criteri di lettura dei profili stessi.

Molti lettori ci chiedono se esistano possibilità di perfezionare la pedalata e il rendimento in caso di vento contrario. Purtroppo c'è ben poco da fare. Il vento è forse il peggior nemico del ciclista. Esso è, infatti, così opprimente, anche quando non è forte, da togliere il più importante aiuto morale che il cicloturista trova in questo sport: il sollievo del panorama e del diversivo. Se il cicloturista ha tempo e possibilità di fare una sosta senza troppi inconvenienti (quasi sempre inevitabili, quando ci si deve fermare, mentre si era divisato di tirar dritto), è preferibile si fermi, in caso di vento fortissimo. In caso di vento medio può anche continuare, senza tuttavia servirsi di un rapporto piccolissimo, dovendo bastare uno medio. Il solo accorgimento da seguire è quello di adottare una posizione il più possibile bassa, onde offrire minor resistenza al vento stesso. La differenza tra la resistenza incontrata da un ciclista che marcia col busto eretto e quella di chi invece tiene il busto assai inclinato in avanti, è notevole. La seconda posizione è perciò, in pratica, in caso di vento sensibile, assai vantaggiosa.

Passando ad altro argomento, v'è chi si lamenta che la bicicletta venga sempre considerata la Cenerentola della strada e che continuamente si inveisca contro il ciclista. È forse vero che, anche tenendo nella debita considerazione le esigenze del veloce traffico moderno, al ciclista si impongono più doveri di quanti siano i diritti che gli si riconoscono. Bisogna però non dimenticare che un gran numero dei ciclisti che circolano sulle nostre strade dànno prova di una scarsa disciplina stradale, ciò che getta qualche discredito su tutta la categoria. In fatto di circolazione stradale anche il ciclista farà bene, pur senza rinunciare ai suoi diritti, a preoccuparsi soprattutto dei suoi doveri. In tal modo contribuirà validamente alla generale disciplina e oltre ricavarne un vantaggio per sè, gioverà anche agli altri, eliminando inconvenienti e ostacoli a tutti gli utenti della strada.

Ancora una risposta ad una domanda che potrà in seguito costituire materia d'una nota più ampia. « Tra le diverse Forche Caudine sotto le quali il cicloturista deve talvolta o spesso passare, due si dimostrano assai noiose. Scelta e trattamento d'albergo e ricerca di eventuali meccanici per far riparare i guasti alla bicicletta ».

Sulla scelta dell'albergo insistiamo perchè si tenga presente che il ciclista, durante le soste, ha bisogno di maggiore *comfort* degli altri turisti che viaggiano con mezzi semoventi. Egli sceglierà perciò buoni alberghi, senza per questo rendere gravoso il costo del viaggio. Ma non deve offendersi se non si vede venire incontro i camerieri a frotte, come succede a chi viaggia su una lussuosa macchina. Se ha avuto una men calda accoglienza, è sperabile almeno che abbia a uscir dall'albergo col saldo di un conto meno gravoso.

Anche il caso in cui si ha bisogno di un meccanico può dare qualche noia. Non è raro trovare meccanici che, incaricati di stringere una vite, finiscono con allentarne dieci; che per essere richiesti di un po' d'olio fluido, riducono la bicicletta come se fosse appena uscita da una padella piena di strutto coagulato; e in questi esempi si potrebbe continuare. Si capita meglio, a volte, quando, *bucando* alla provvidenziale distanza di qualche chilometro dal più vicino « meccanico ciclista », si trova a due passi il falegname (o il maniscalco) che, possedendo in una cassettina rappezzi ferri e soluzione, ti eseguisce la rappezzatura a regola d'arte. Salvo poi a dirti, quanto è richiesto del suo avere, di lasciar correre, perchè non è quello il suo mestiere. Ma tu gli offri volentieri un paio di lirette, perchè, dopo tutto, quel buon uomo, oltre che un lavoro, ti ha fatto un favore!

e. cap.

I nuovi campioni del mondo.

Abbiamo avuto a Copenaghen i nuovi campioni del mondo: sulla strada il belga Meulengberg e l'italiano Leoni; sulla pista l'olandese Van der Viguer, il tedesco Lohmann e il belga Scherens.

Gli azzurri sono tornati dal circuito di Lundtofte con una maglia iridata. Bilancio soddisfacente? Le nostre previsioni alla vigilia non erano certo rosee e per giunta il percorso di gara non era favorevole: trentacinque giri di uno stucchevole anello che aveva persino una salita di 30 metri di dislivello, non ci sembrava l'arena più adatta per laureare un campione del mondo. La gara dei professionisti ci ha procurato tuttavia una delusione, poichè delle quattro maglie azzurre che avevano preso la partenza, nessuna si è ritrovata al traguardo d'arrivo; e neppure i ciclisti italiani hanno brillato sul percorso, ad eccezione del solo Moretti, che a metà gara era ancora nel gruppo di testa ed è stato eliminato dalla competizione per una caduta.

Ma i dilettanti hanno avuto la rivincita il giorno successivo conquistando una convincente vittoria, imponendosi in una spettacolosa volata finale, piazzando ben tre uomini nel plotone d'avanguardia. L'annata della ripresa e della rinascita del ciclismo italiano, dopo la depressione del 1936, meritava questa affermazione. I nostri atleti tornano ad iscrivere il loro nome sull'albo d'oro della massima prova mondiale. Per i professionisti sapevamo di avere in serbo altri campioni, che su un percorso più probante di quello danese avrebbero potuto battersi con successo. Per i dilettanti ci siamo chiaramente imposti; e non sono i dilettanti le promesse del domani?

Attendiamo quindi con fiducia le prove future, a cui i nostri campioni si prepareranno con metodo e disciplina.

A R T E

Una statua di Pietro Bernini al Museo Nazionale di Reggio Calabria.

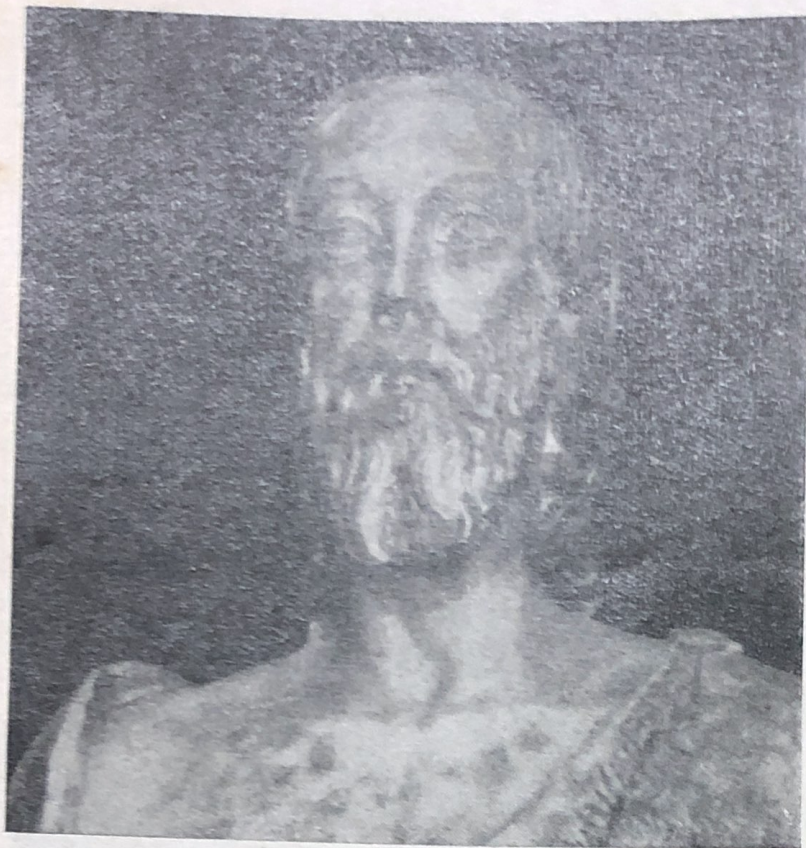
Nella nuova sede della R. Soprintendenza per le Antichità e l'Arte del Bruzio e della Lucania, al piano attico del grandioso edificio del Museo Nazionale — di cui vogliamo augurarci che, nell'interesse e per l'orgoglio della città di Reggio Calabria, vengano al più presto ripresi ed ultimati i lavori — appare subito agli occhi del visitatore, appena entra nell'Istituto, una pregevole scultura marmorea a tutto tondo del Precursore, elevata su una elegante base lignea.

Essa proviene dalla chiesa parrocchiale di San Martino in Drosi, frazione del Comune di Rizziconi, in provincia di Reggio Calabria, dove fu rinvenuta, in frammenti abbandonati in un sottoscala, da S. A. R. I. il Principe di Piemonte, nel maggio del 1936, in occasione di una visita ai reparti del X Corpo d'Armata al Suo comando. In omaggio all'augusto interessamento, i cinque frammenti, subito raccolti e trasportati a Reggio, nella sede della Soprintendenza, furono quivi accuratamente ricomposti — solidamente imperniati l'uno all'altro — e convenientemente restaurati, ed ora, per superiore disposizione, l'interessante scultura è qui degnamente conservata.

La statua (alta m. 1,31) rappresenta, come s'è detto, la figura stante del Battista, appoggiata ad una roccia sfaccettata, quasi irrigidita nella persona smilza, senza enfasi jeratica, timida e pensosa, in atteggiamento dignitoso e solenne e con lo sguardo fiso lontano. È impostata su una predella esaedra, alta cm. 27, su cui è raffigurata, ai lati del mistico Agnello e dello stemma gentilizio dei Pignatelli, la scena della Decollazione, di fattura ancora gianbolognesca.

Il tempo ha conferito alla statua, scolpita in marmo bianco di Carrara, un certo senso di vetustà, colorandola di una bella patina giallo-avorio, ed ha risparmiate alcune tracce di doratura tra le ciocche dei capelli del Santo, tra i minuti ed accurati riccioli, quasi paralleli, del vello dagli orli rialzati, che ne ricopre il corpo per metà, e tra i cirri del mistico agnello.

Forti macchie nere di combustione sono chiaramente visibili lungo il fianco sinistro del Santo, combustione che ha persino interessate e calcificate alcune parti del marmo stesso. Si è potuto accertare che, in conseguenza del terremoto del 1905, un grave incendio si sviluppò in tutto il sacro edificio e che alcune travi ancora fumanti del soffitto si abbatterono sulla statua, facendola precipitare al suolo, dove, per l'urto, si frammentò.

Il pittoricismo dei ricci, il traforo punteggiato della pelle dell'agnello, la tecnica accurata, il nudo studiato con perizia anatomica, la delicata armonia di linee disegnate nel marmo e la sensitiva ricerca di tenui trapassi di modellato, provano che ci troviamo di

fronte ad un'opera di abile ed aggraziato maestro di prima educazione toscana, in parte ritardatario ed in parte manierato, che dalla bravura dello scalpello e del trapano e dall'ingenua ispirazione trae ancora, sul cadere del Cinquecento, fiori di gentilezza. Un'opera, quindi, di artista probo, franco ed abile, quasi decorativa, debole di immaginazione e di scarso movimento, che piace e non commuove.

Atteggiamento ispirazione ed impostazione della figura, fattura dei piedi su la roccia sfaccettata, piegamento delle dita dalle nocche alquanto ossute e legnose, movimento delle gambe leggermente ripiegate, tipologia genericamente toscana del volto del Santo e barbetta bipartita, accartocciarsi del vello, tendenza ad ingrossare la parte inferiore del corpo, sono tutti elementi di giudizio che potrebbero portarci ad attribuire, con quasi certezza, la statua del Museo Nazionale di Reggio Calabria a Pietro Bernini ed a pensare che essa sia stata eseguita durante il secondo periodo della sua attività napoletana (1599-1606), quando da Firenze ritornò a Napoli, preso dal linearismo decorativo cacciniano, e quando lo troviamo collaboratore del suo conterraneo Michelangelo Naccarino.

E, a giudicare dallo stemma gentilizio dei Pignatelli rilevato sulla predella, non è eccessivo ritenere che la statua in parola sia stata eseguita in quel torno di tempo in cui il Bernini operava nella chiesa dei Gerolamini in Napoli, di cui era alto patrono il Principe Pignatelli, feudatario di Monteleone (ora Vibo Valentia), e da questi donata alla Commenda di Drosi, feudo allora dei Cavalieri di Malta.

NICOLÒ CATANUTO

TRA I LIBRI

DINO PROVENZAL - F. DE FRANCO. – *La poesia del lavoro.* – Letture per le scuole di avviamento professionale. Vol. I, pag. 386 ill.: L. 9; vol. II, pag. 418, ill.: L. 9; vol. III, pag. 410, ill.: L. 9. Società Editrice Internazionale, Torino 1937-XV.

PROVINCIA DI MILANO. – *L'opera della Amministrazione nel 1935.* – Pag. 251 con illustraz. Milano, Anno XIV.

CARLO WEIDLICH. – *Ritratto di Vittorio Locchi.* (Nel XX anniversario della morte). – Pag. 165. Casa Ed. Domino, Palermo 1937-XV: L. 5.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS. – *Recueil de renseignements de tourisme.* – 11ª edizione. Parigi, aprile 1937: 100 franchi.

ARTURO LENTINI. – *L'Amministrazione locale.* – Pag. 353, Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 35.

ALFREDO TESELLI. – *Il cigno del Benaco e l'eroina del Sorapis.* Romanzo. – Soc. An. Ed. Bettinelli, Verona 1937-XV: L. 8.

Baedekers Schweiz. – Guida di 608 pag. con 75 carte, 20 piante e 18 panorami. Karl Baedeker, Lipsia 1937.

Baedekers Suddeutschland. – Guida di 602 pag. con 43 carte, 42 piante e 20 schizzi. K. Baedeker, Lipsia 1937.

FLORINDO FLORIO-SARTORI. – *Le isole attorno alla Sicilia.* – Cenni storici. Pag. 38. Arti Grafiche Bonati, Genova XV.

O. F. TENCAJOLI. – *Principesse Sabaude in Roma: Filiberta di Savoia Duchessa di Nemours (1498-1524).* – Estratto dalla Rivista « Fert », vol. IX - N. 1, 31 marzo 1937-XV.

O. F. TENCAJOLI. – *Sorrisi d'Arte Italiana in Polonia.* – Note di viaggio (autunno 1934). Pag. 24, Tipografia Edit. Italia, Roma 1937-XV.

GUIDO DEVESCOVI. – *Ritorno alla montagna.* – Pag. 158 con illustr. Ed. A. Corticelli, Milano 1937-XV: L. 15.

Gen. ODOARDO MARCHETTI. – *Il servizio informazioni dell'esercito italiano nella grande guerra.* – Pag. 262 con illustraz. Tip. Regionale, Roma 1937-XV: L. 15.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE. – *Gli Ufficiali di S. M. caduti in guerra.* – Pag. 117 con illustraz. Roma 1937-XV.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE. – *Gli Ufficiali di S. M. morti nell'adempimento del loro dovere.* – Pag. 27, Roma 1937-XV.

JOSEFINA PASSADORI. – *Geografia de América.* – Pag. 179. con illustraz. e carte. Editorial A. Kapelusz e Cia. Buenos Aires.

Istituto Coloniale Fascista. – *Annuario dell'Impero Italiano, Anno XV.* – Pag. 893 con appendice. Soc. An. Tip. Castaldi, Roma 1937-XV: L. 20.

T. V. Zapparoli. – *Il granoturco.* – Pag. 64 con ill. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma: L. 3.

M. Zucchini. – *Il cece e la lenticchia.* – Pag. 46 con illustr. Ramo Edit. degli Agricolt., Roma: L. 3.

Adolfo Pellegrini. – *Manuale di scienza della propaganda e della pubblicità.* – Teoria e tecnica. Pag. 148. Ente Nazionale Italiano per l'Organizzazione Scientifica del Lavoro, Roma: L. 18.

Salvatore Farace. – *Un gioiello di arte* ossia *La chiesa di S. Michele Arcangelo detta Paradiso Terrestre con un cenno della Ven. Madre Serafina di Dio e dei monumenti e ricordi di Anacapri.* – Pag. 58 con tav. f. t. Tip. F. Giannini, Napoli 1931-IX.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Agosto 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 agosto 1937		N. 187 208
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 18 986
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 agosto 1937	» 4 739	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1937	» 13 327	
		» 263 800
		N. 469 994
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936, che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 2 000
Totale Soci		N. 471 994

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50